Canada. Commission royale d'enquete sur le pilotage maritime

Audiences (v. 67-70 in 1 volume) 1963

1968

715

A (23)

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

QUEBEC

P. Q.

VOLUME No.: ~~62~~ 67F–70

DATE:

Septembre 19, 1963.

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383



C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT SAUMAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission;

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la
Voie Maritime du St-Laurent;
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent;

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild;

Me COLIN MASON,
procureur de la Dominion Marine Association;

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada;

Me R. MACGILLIVRAY,
procureur du Ministère des Transports;

VOLUME 62 - page 2,789 à 2,831

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 19 SEPTEMBRE 1963


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent;
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

Me COLIN MASON,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me R. MACGILLIVRAY,
procureur du Ministère des Transports:

VOLUME 62 - page 2,749 à 2,831

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 19 SEPTEMBRE 1963.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



INDEX

SEANCE DU 19 SEPTEMBRE 1963.

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, JC.S.
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le dix-neuvième jour de septembre, l'an mil neuf cent soixante, a comparu comme témoin:

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: VotreSeigneurie, je désirerais déposer une copie photostatique de la pièce 685, conformément à vos instructions.

Je désire produire en outre deux documents dont l'un est une résolution de l'assemblée générale annuelle de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent tenue les onze (11) janvier et vingt-neuf (29) mars mil neuf cent soixante et un (1961), et une résolution - excusez, le premier item est une suggestion d'assemblée lors de ces réunions, et une résolu-



tion à proprement parler, lors de la même assemblée. Ces deux documents pourraient être produits sous la même cote, 691, qui s'intitulerait: Deux extraits du procès-verbal de l'assemblée générale annuelle de la Corporation des Pilotes pour le Havre de Québec et au-dessous, du onze (11) janvier mil neuf cent soixante et un (1961), et du vingt-neuf (29) mars mil neuf cent soixante et un (1961), et l'assemblée générale annuelle de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent tenue la même date.

Ce qui s'est produit dans ce cas-ci, il y a eu une assemblée faite lors de l'assemblée du fonds de pension, et une résolution en bonne et due forme à l'assemblée de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent en vertu de laquelle les dépenses d'administration de la Corporation du Fonds de Pension étaient payées par la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent.

Je désire déposer en outre copie photostatique dûment certifiée des assemblées générales annuelles de l'Association des Pilotes Licenciés



pour le Havre de Québec et en Aval pour les années mil neuf cent soixante et un (1961), mil neuf cent soixante-deux (1962) et mil neuf cent soixante-trois (1963), sous la cote 687.

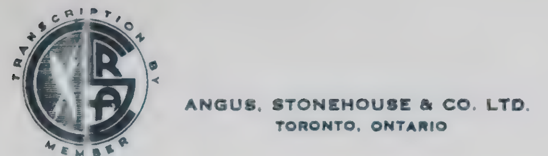
Quant aux autres items demandés, monsieur Ménard est encore en train de les préparer; je compte les avoir dans le cours de la journée.

Capitaine GASTON ROUSSEAU -
EXAMEN EN CHEF CONTINUE.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q A l'ajournement hier, capitaine, j'avais donné lecture partielle d'une lettre du ministre, l'Honorable George Hees concernant le transfert de la station de pilotage, et j'attirerais votre attention sur le fait qu'on ne mentionne pas de date précise quant à la conclusion de ces travaux. Vous avez alors déclaré que vous croyiez qu'il y avait de la correspondance ultérieure à ce sujet.

Je vous montre une lettre du quatre (4) octobre mil neuf cent soixante et un (1961) de monsieur Alan Cumyn au capitaine Gaston Rousseau. Vous rappelez-vous avoir reçu cette lettre, et voulez-vous nous dire quelle en était la substance?



R Eh bien, c'est une lettre qui traite de la nouvelle station à l'Anse-aux-Basques.

Q Vous rappelez-vous d'avoir reçu cette lettre?

R Oui, très bien.

Q Je voudrais simplement citer ici pour le dossier un extrait avant de déposer cette lettre, et je cite:

"Le ministère des Travaux Publics qui s'occupe du projet nous informe qu'il prévoit que la construction de la jetée sera terminée en octobre mil neuf cent soixante-deux (1962), mais nos opérations de pilotage à l'Anse-aux-Basques débuteront avant cette date car le ministère des Travaux Publics nous apprend également qu'il compte que la construction du batiment de pilotage sera terminée pour l'ouverture de la navigation." - pièce 692, lettre de monsieur Alan Cumyn au capitaine Gaston Rousseau, concernant la station de pilotage à l'Anse-aux-Basques.

Est-ce que le batiment auquel on réfère dans cette lettre est commencé à l'heure actuelle?

R Non, pas encore. Il n'y a rien de commencé encore.

Q Lorsque la station de pilotage a été transférée de Pointe-au-Père aux Escoumains, est-ce qu'il y a eu des discussions en vertu d'amender les limites de votre circonscription?

R Oui, on a discuté de cette question


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

avec les fonctionnaires du département, du département des Transports ici à Québec; on en est venu à une entente, par exemple, où devait être tirée la ligne imaginaire pour la limite est de notre circonscription, c'est-à-dire du quai des Escoumains au quai de Trois-Pistoles, ou au bout est de l'Ile-aux-Basques.

On nous a dit que cette limite serait instituée dans la loi de la Marine Marchande, le Canada Shipping Act aussitôt - à la prochaine opportunité.

Q Je vous montre deux photocopies de lettres en rapport avec cette question. Sauriez-vous me dire si vous avez pris connaissance de ces documents?

R Oui, oui.

Q Je désirerais déposer comme pièce 693 un échange de correspondance entre monsieur Alan Cumyn et le capitaine Gaston Rousseau en date du trois (3) octobre et du neuf (9) novembre mil neuf cent soixante (1960), concernant les amendements apportés à l'article 322 de la loi de la Marine Marchande du Canada.

Je désire ici lire un court extrait de la lettre de monsieur Cumyn, où on dit:

"It would seem advisable to make an amendment when the act next comes before Parliament."

Et dans la réponse du neuf (9) novembre mil neuf cent soixante (1960), le capitaine Rousseau

déclare, et je cite: " The Quebec Pilots' Committee is in agreement with the following wording to amend the said section," et là, on répète le texte de la lettre envoyée par monsieur Cumyn, et la lettre se conclut par la déclaration suivante: "Hoping this amendment will be past when the Act next comes before Parliament."

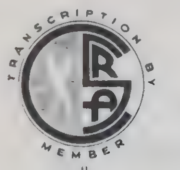
Sauriez-vous me dire si à votre connaissance il y a eu des amendements à la Loi de la Marine Marchande depuis mil neuf cent soixante (1960)?

R Je le croirais, oui; je crois qu'il y a eu le bill C-80, et par la suite le bill C-98, et le bill S-3 - bien, c'était auparavant.

Q Est-ce qu'il y a eu - mon confrère monsieur Brisset avait soulevé le problème de l'indemnité à verser aux pilotes amenés à l'extérieur de la circonscription; on avait mentionné qu'il y avait eu un accord entre la Shipping Federation et les pilotes concernant un ajustement dans cette indemnité. Est-ce que vous êtes au courant de ces discussions?

R J'étais au courant qu'il y avait une lettre chez-nous, signée par le capitaine Matheson de la Fédération des Armateurs, à l'effet qu'il y avait eu une entente avec les pilotes du temps et eux-mêmes, que le paiement de vingt-cinq dollars ($25.00) serait donné aux pilotes qui étaient appelés à sortir en dehors des limites, au lieu du quinze dollars ($15,00) tel que mentionné dans la loi.

Q Je vous montre une photocopie d'une lettre portant l'entête de la Shipping Federation of


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Canada; est-ce qu'il s'agit du document auquel vous avez référé?

R C'est ça, oui.

Q Et si vous voulez prendre connaissance en même temps d'une lettre du capitaine Henri Allard, surveillant local du pilotage, adressée à monsieur Wilfrid Ménard, secrétaire-trésorier de votre Corporation, sur le même sujet. Est-ce que vous avez pris connaissance de cette lettre ainsi que du memo qui y est annexé?

R Oui, j'ai pris connaissance de cette lettre, j'ai pris connaissance aussi des discussions qu'il y a eues là-dessus, parce que je crois, l'année dernière, il n'y avait pas eu de problème, les pilotes qui étaient appelés à sortir de la circonscription recevaient vingt-cinq dollars ($25.00), et tout à coup, l'année dernière, on a décidé de ne plus payer le vingt-cinq dollars ($25.00) mentionné, et de donner aux pilotes le quinze dollars ($15.00) qui était stipulé à l'article 329 de la loi.

Q Je constate que annexé à la lettre du capitaine Allard se trouve un memo intitulé "Copy", et portant le nom du capitaine D.R. Jones, sur le même sujet. Est-ce qu'il s'agit d'un document qui vous a été transmis de la part du capitaine Allard, ou ...

R Oui, ce document nous a été transmis par le capitaine Allard. C'est une copie de lettre signée par le capitaine Jones.

Q Je désirerais déposer ces documents en liasse: Correspondance entre la Corporation des Pilotes


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

du Bas St-Laurent et la Shipping Federation of Canada, ainsi que le capitaine Henri Allard, surveillant des pilotes de Québec, en date du quatre (4) mars mil neuf cent cinquante-huit (1958) et neuf (9) avril mil neuf cent soixante-deux (1962), concernant l'indemnité à verser aux pilotes amenés à l'extérieur de la circonscription.

Encore, ici, j'attire l'attention de la Commission sur le dernier paragraphe de la note, du memo du capitaine Jones, qui se lit comme suit:

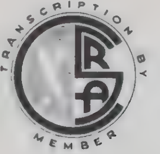
"We realize that the above rate of $15.00 per day does not reflect prevailing standards of remuneration and you may inform the Quebec Pilots Committee that at the next opportunity the Canada Shipping Act is open for amendment consideration will be given to the desirability of recommending an Appropriate amendment to section 359," - pièce 694.

Q Est-ce que votre Corporation a collaboré avec soit l'autorité de Pilotage ou les autorités portuaires de Québec en vue d'améliorer la sécurité maritime dans votre circonscription?

R Vous voulez dire: dans le port de Québec?

Q Dans le port de Québec, tout d'abord - procédons par ordre, tout d'abord, avez-vous collaboré particulièrement avec les autorités portuaires de Québec, à ce sujet?

R Oui, nous avons - quand le nouveau directeur du port de Québec, monsieur Bousquet est entré


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

en fonctions, nous lui avons demandé de nous rencontrer conjointement, les pilotes de Québec et de Trois-Rivières, et nous-mêmes, accompagnés du surveillant régional, le capitaine Allard, afin de discuter de différents problèmes du port de Québec, et voir si on ne pouvait pas y apporter des améliorations.

Nous nous sommes rencontrés l'année dernière, je crois. Nous avons ensuite eu de la correspondance à cet égard, et puis, cette année encore, nous nous sommes rencontrés deux fois.

Q Ces rencontres ont-elles été prises sous votre initiative - l'initiative des pilotes?

R Oui, sous notre initiative, c'est-à-dire, conjointement avec les pilotes de Québec et de Trois-Rivières qui sont venus chez-nous, à notre bureau.

Tout premièrement, nous avons discuté de différentes questions, différents problèmes se rattachant au port de Québec, et par la suite, nous avons rencontré et le maître du havre et le directeur du port pour discuter de ces problèmes.

J'aimerais ajouter ici que ces gens-là ont bien voulu nous entendre, et ils nous ont offert leur entière collaboration. Nous n'avons pas tout à fait réussi à résoudre tous les problèmes que nous avons discutés, mais nous avons bon espoir d'améliorer la situation ici dans le port de Québec.

Q Est-ce que vous avez manifesté quelqu'opposition que ce soit au développement de la


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



navigation d'hiver dans la circonscription de Québec, en particulier dans le port de Québec?

R Non, au contraire, nous avons - c'est-à-dire, depuis que je suis en fonctions, j'ai rencontré les gens du bureau métropolitain ici à Québec, pour discuter de la navigation d'hiver et leur offrir notre entière collaboration à cet égard. Je crois que nous avons aussi eu des échanges de lettres à ce sujet avec le bureau métropolitain ici de Québec.

Q Est-ce qu'à votre connaissance il s'est produit des occasions où les pilotes aient refusé de piloter les navires durant la saison d'hiver?

R Non, jamais.

Q Maintenant, ces rencontres qui ont eu lieu avec les représentants de l'autorité de port, est-ce que c'est vous qui les avez demandées ou si c'est les autoritésdu port qui vous avaient convoqué?

R Non, c'est nous qui avons arrangé ces rencontres.

Q En ce qui concerne la collaboration avec le ministère des Transports, est-ce qu'il y a des points sur lesquels vous avez apporté une collaboration particulière, une contribution particulière à l'administration du pilotage dans votre circonscription?

R Bien, en mil neuf cent soixante (1960), lorsque nous sommes entrés en fonctions, c'est-à-dire, le conseil d'administration d'alors, on s'est aperçu que premièrement, le dispatching laissait à désirer. C'est alors que nous avons formé un comité qui a étudié la


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

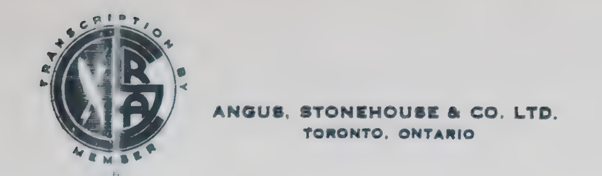
question.

Nous avons communiqué avec les représentants du département des Transports ici à Québec pour leur dire que nous étions à travailler sur ces différents problèmes de dispatching, et puis ces gens-là ont bien voulu nous rencontrer à notre bureau pour discuter de ces problèmes, et c'est comme ça que nous avons réussi à faire les règlements de "dispatching" que nous avons aujourd'hui.

Maintenant, j'aimerais ajouter qu'à chaque année, à l'assemblée générale des membres du mois de janvier, nous mentionnons aux membres - je mentionne aux membres dans mon rapport du président que les règlements de dispatching sont faits pour la bonne administration de notre circonscription, et ils ont été faits pour rendre la tâche plus facile aux "dispatchers", aux employés du département, et puis aux pilotes aussi, et puis nous demandons aux membres, lorsqu'ils ont des suggestions à faire, de nous les faire parvenir, parce qu'à chaque année, nous formons un comité de dispatching composé de pilotes de la classe A, B et C pour essayer, si possible, d'améliorer ces règlements de dispatching.

Q Est-ce que vous avez eu quoi que ce soit à voir avec les cartes de pilotage intitulées "pilots source form" produites comme pièce 556, dont je vous montre copie?

R Oui, nous avons, lorsque ces nouvelles cartes de pilotage ont été discutées, le capitaine Gendron



qui était le surveillant régional de Montréal, est venu nous rencontrer au bureau chez-nous pour discuter de cette carte de pilotage.

Nous avons par la suite, lorsqu'ils ont décidé de la faire sous ce format, nous avons, à une assemblée générale des membres, expliqué cette carte à tous les membres présents, c'est-à-dire que nous avons fait un croquis de cette carte sur un grand tableau noir, et puis j'ai expliqué cette carte en entier à tous les membres présents, et puis en leur demandant de bien vouloir remplir cette carte, comme on l'expliquait, pour - c'est-à-dire qu'il y avait eu entente avec les fonctionnaires du département et nous avant de donner ces explications.

Maintenant, il y a une chose que nous avions demandée dans ce temps-là, et puis c'est le "foot note" qu'il y avait auparavant en bas de ces cartes, pas celle-là, mais l'ancien format qui s'intitulait - je m'excuse, c'est en anglais "penalty to master".

Nous avons demandé à maintes et maintes fois de l'ajouter, c'est parce qu'aujourd'hui, au bas de cette carte, "penalty to master" on ne l'a pas fait encore.

Q Qu'est-ce que c'était, cette pénalité du "master"? A quoi est-ce que ça référait?

R Ca référait à un article de la Loi de la Marine Marchande qui stipule que si le commandant


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

de navire ne remplit pas cette carte, ou donne des mauvaises informations, qu'il y aura une amende d'imposée.

J'aimerais ajouter ici que sur cette carte, nous avions aussi envoyé un bulletin, je crois, aux membres, leur expliquant comment la remplir. Ceci avait été fait, bien entendu, quand nous avions eu une entente avec le capitaine Gendron à cet égard, mais tout à coup, cette année, nous avons trouvé un avis dans le bureau de dispatching, ici à Québec qui change les endroits - la manière de remplir cette carte, et c'est assez compliqué, et puis, je dois avouer que les membres, en ce moment, ne savent plus comment la remplir; ceci, en rapport avec les "ordered time", "reported time" et "sail time".

LE PRESIDENT:

Q Vous dites que de nouvelles instructions ont été affichées au bureau du surintendant, cette année?

R Au bureau des pilotes, de dispatching, ici à Québec.

Q Ces instructions étaient signées par qui?

R L'autorité du Pilotage, je crois, parce qu'il n'y avait pas de signature, c'était venu, ça, sur le téléscripteur, sur le télétype.

Q Et vous n'aviez pas été consulté auparavant?

R Pas du tout.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Je vous montre ici un avis signé de capitaine Henri Allard, en date du dix-sept (17) avril mil neuf cent soixante-trois (1963), concernant la façon de remplir les cartes de pilotage, "pilot source form". Avez-vous été mis au courant de cet avis?

R Oui, je m'excuse, cet avis signé par le capitaine Henri Allard, surveillant des pilotes du district, a été affiché au bureau.

Je me suis rendu voir le capitaine Allard pour lui demander qui avait fait ces changements. Je croyais que c'était lui-même qui les avait faits. Il dit: Non pas, il m'a répondu que c'était venu sur le téléscripteur, et ceci provenait de Montréal, je crois, mais de toute façon, ce sont les ordres qu'on lui a donnés, et il m'a dit qu'il fallait les suivre.

Mais mes membres, quand ils ont vu ça, ils ont demandé comment le faire, parce que ça faisait depuis quelques années qu'on avait suivi une autre façon de le faire, et ceci a porté à la confusion.

LE PRESIDENT:

Q Le point principal, évidemment, ce serait pour calculer la détention ou le temps pris par chaque voyage, pour des statistiques?

R C'est juste, c'est le temps pour les fameuses statistiques.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent.

Q Est-ce que vous êtes d'accord avec l'utilisation d'informations données sur ces cartes en particulier concernant les heures de travail, pour représenter le fardeau de travail des pilotes?

R Non, je ne suis pas d'accord.

Q Pourquoi n'êtes-vous pas d'accord?

R Parce que sur cette carte, premièrement, on ne tient pas compte du temps que le pilote va partir de chez-lui pour se rendre au travail; on ne tient pas compte du temps que le pilote peut prendre - le temps que le pilote attend au bureau son navire, le navire peut être dans la brume, par exemple, ou à l'ancre, et le pilote va être là deux, trois ou quatre heures, et ce temps-là n'est pas mentionné sur la carte, etc.

Q Puis-je déposer cet avis comme pièce 695, avis du capitaine Henri Allard, en date du dix-sept (17) avril mil neuf cent soixante-trois (1963), concernant la façon de remplir les cartes de pilotage?

R De toute façon, Votre Seigneurie, si vous me permettez, je pourrais ajouter quelque chose là-dessus: C'est que je ne vois pas - mon opinion personnelle, c'est que je ne vois pas pourquoi tous ces heures de départ et heures d'embarquement et les heures d'attente quand il est bien entendu que nous sommes rémunérés pour un service rendu et non pas à l'heure ni à la minute; nous ne sommes pas rémunérés ni à l'heure ni à la minute, mais pour un service rendu.




ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

C'est mon opinion personnelle.

LE PRESIDENT:
Pour nous permettre d'apprécier les statistiques qui ont été fournis, nous aimerions que vous déposiez aussi copie de l'explication écrite que vous avez donnée à vos membres pour remplir cette formule.

R J'espère et je crois que nous avons un bulletin..... nous avons envoyé un bulletin à cet égard.

Q Ceci nous aiderait pour voir - les statistiques ont été faites sur ces cartes-là. Alors, ça nous aiderait.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je crois que cette explication est contenue dans un des bulletins qui a été déposé hier, à la fin de la session, hier après-midi.

LE PRESIDENT:
Alors, à l'ajournement, je vous demanderais de vérifier, et si possible, je vous demanderais de nous indiquer exactement pour nous éviter de la chercher, et pour être sûr aussi que c'est là.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Je crois comprendre, capitaine Rousseau, que vous avez eu certaines difficultés dans vos discussions avec les Armateurs et le ministère, en mil neuf cent soixante (1960). Je vous montre copie - c'est-à-dire un document intitulé "Memo submitted to the minister of Transport of Canada by the Association of Licensed Pilots of the Harbour Quebec and Below, April 4th, 1960." Sauriez-vous me dire s'il s'agit bien d'un document qui a été déposé chez le ministre des Transports de l'époque, par votre Association?

R Oui, c'est bien nous qui l'avons déposé. Nous avons même, si je me souviens bien, rencontré le ministre des Transports du temps, l'Honorable George Hees pour lui expliquer - pour lui donner des explications sur ce mémoire, oui.

Q Je vous montre en outre, en liasse, de la correspondance échangée entre vous-même et le sous-ministre des Transports de l'époque où le capitaine D.R. Jones. Est-ce qu'il s'agit de correspondance se rattachant au même débat - à la même question?

R Oui. La première lettre ici était envoyée au capitaine D.R. Jones, et signée par moi-même. C'était au sujet du calcul du $65,000.00 qui avait été payé en mil neuf cent cinquante-neuf (1959) par les Armateurs aux pilotes spéciaux, et puis, à cette époque, le capitaine Jones était venu nous rencontrer au bureau, ici à Québec, pour nous dire que ce montant de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



$61,179.10 serait récupéré en rehaussant un peu le tarif des voyages au Saguenay et les voyages de Québec, et puis aussi en rehaussant de un vingtième de cent, je crois, sur le net - sur le tonnage net, afin d'en arriver à ce montant de $61,179.10.

Q Et est-ce que les autres documents que vous avez en main sont des documents - des lettres qui ont effectivement été reçues par vous ou envoyées par vous au ministre des Transports à l'époque?

R Oui. La deuxième ici est datée du six (6) avril, et était adressée à l'honorable George Hees et signée par moi-même.

La troisième, datée de avril le douze (12) mil neuf cent soixante (1960), qui m'était adressée et signée par l'Honorable George Hees; et l'autre en date de mars le vingt-cinq (25), mil neuf cent soixante (1960) qui m'était adressée et signée par J. R. Baldwyn, député ministre.

LE PRESIDENT:

Q Pourriez-vous nous dire quelle était la cause de ce litige?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
J'allais justement poser la question, Votre Seigneurie.

Q Est-ce que le document intitulé "memorandum submitted to the minister of Transport of


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Canada, April 4th, 1960," représente fidèlement les problèmes que vous aviez à l'époque dans vos négociations ou discussions avec le ministère des Transports?

R Oui, ça couvrait tous les aspects du problème du temps.

O Est-ce que vous pourriez sommairement, pour l'information de la Commission, d'une façon sommaire, donner - énumérer les différents problèmes auxquels vous faisiez face à l'époque?

R Bien voici: Le gros problème a été celui de l'abolition du système de pilote spécial pour en venir au système que nous avons en ce moment, le système de classement A, B et C.

Maintenant, dans une lettre qui nous était adressée, le député ministre, monsieur Baldwyn nous disait qu'il était en faveur - que l'autorité du pilotage était en faveur du nouveau système, et que nous, les pilotes, nous ne perdrions pas d'argent si nous voulions collaborer.

Notre comité de statistiques avait calculé que la somme qui avait été payée aux pilotes spéciaux l'année précédente était d'environ $65,000.00.

LE PRESIDENT:

Q En d'autres termes, que le tarif serait ajusté pour qu'il n'y ait pas de perte?

R C'est ça. Je dis: $65,000.00 - je ne me souviens pas, mais je crois que c'était aux environs de $65,000.00.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Le député ministre nous a écrit pour nous dire qu'il allait envoyer quelqu'un de son département pour discuter avec nous au sujet de l'ajustement du tarif pour recouvrer ce $65,000.00, et j'ai mentionné une lettre tantôt signée du capitaine Jones, à cet égard, et puis nous étions, les fonctionnaires et nous-mêmes, d'accord sur ça, sauf sur un $3,000.00 que nous croyons qu'on perdait, et tout à coup, nous avons reçu une lettre nous disant qu'ils n'étaient plus d'accord, et puis qu'on ne recevrait pas ce montant mentionné.

Alors, c'est là où il a fallu - c'est un des points que nous avons soulevé ici dans ce mémoire. C'était un des gros points.

SUITE A LA PAGE 2,769


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Quels étaient les autres points que vous aviez en litige encore à l'époque?

R Bien, il y avait ce transfert de la station de Pointe-au-Père aux Escoumins; il y a eu là-dessus nombre de téléphones et plusieurs lettres à cet égard, mais de toute façon, nous avons fait le transfert au commencement de la navigation.

Q Quelle année?

R Au commencement de l'année mil neuf cent soixante. Même si les moyens que nous avions aux Escoumins étaient des moyens de fortune, nous avons écrit aux membres leur expliquant la situation, et puis leur demandant de bien vouloir coopérer avec les gens qui travaillaient sur les bateaux-pilotes, afin que nous puissions travailler d'une façon efficace, des Escoumins.

Q Est-ce qu'il y avait d'autres points en litige ou qui faisaient l'objet de débats entre vous et le Ministère, à l'époque?

R Si vous permettez, je crois que j'ai des notes ici..... il y aurait aussi une lettre qui était venue du Directeur des Services Maritimes, monsieur Cumyn, datée du 26 juin, qui mentionnait l'abolition des listes actuelles des apprentis-pilotes - ils avaient l'intention d'abolir cette liste complètement et d'en venir à un nouveau système.

Q Et est-ce que ceci faisait partie du litige à ce moment-là? Je note qu'il y a un chapitre 7 dans votre mémoire, intitulé "Revision of Apprenticeship System"?

R C'est bien ça.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Est-ce que les difficultés que vous mentionnez sont rapportées dans ce mémoire, à ce sujet?

R Oui, c'est bien ça. Nous avons, comme j'ai mentionné - comme j'ai déjà mentionné, quand nous avons été mis au courant de cette lettre, il y a eu un comité de formé pour étudier le système d'apprentissage au complet. Nous avons, à cet égard, demandé nous-mêmes - engagé les services d'un expert en éducation, un doyen de la Faculté des Sciences, je crois, de l'Université Laval, à Québec.

Q Des Sciences?

R Oui.

LE PRESIDENT:

Des Sciences Sociales.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce que je peux vous aider en disant que c'était peut-être les sciences sociales?

R Les sciences sociales, oui, en tout cas, c'était monsieur Jean-Marie Martin qui a travaillé assez longuement avec le comité qui a été formé pour établir un nouveau système pour rehausser le standard de notre apprentissage chez nous.

Q Est-ce que vous aviez des difficultés avec le Ministère, à faire accepter ce système?

R Difficultés, non; lorsque nous avons terminé notre travail, ces gens-là se sont rendus à notre bureau à maintes reprises, ils ont étudié le système avec nous, et puis je crois que la loi a été amendée par après.

Q Est-ce que ce serait subséquemment à

mil neuf cent soixante (1960) que la loi aurait été amendée?

R Oui. De toute façon, celui qui était en charge de ce comité, monsieur Vilandré Lafleur, je crois qu'il sera demandé à venir faire une explication à cet égard.

Q Je constate que vous avez un chapitre 6 dans ce mémoire, qui s'intitule: "Raising of Tonnage Ceiling" de 7,500 à 15,000 tonnes. Est-ce que c'était un des points qui était aussi en litige à l'époque?

R Oui, c'était un des points que nousavions soulevé et qui n'était pas - nous avions maintenu ce point lorsque nous nous sommes rencontrés pendant l'hiver mil neuf cent soixante (1960), et avec les armateurs et les fonctionnaires du Département des Transports à Ottawa, et ce point a été soulevé, je dis bien, mais rien n'a été fait.

Q Et il y a aussi un chapitre 8 intitulé "Special Tariff for Winter Pilotage". Est-ce que c'était un autre point que vous aviez discuté?

R Oui, c'est un autre point, oui, c'est un point qui avait été soulevé, puis aucune solution n'avait été trouvée.

Q Et si vous continuez dans ce mémoire, il y a un dernier chapitre intitulé "Establishment of Harbour Pilots for Quebec". Est-ce que vous aviez déjà commencé à soulever ce problème à l'époque, avec le Ministère?

R Oui, ce problème avait été soulevé lors de la rencontre de l'hiver, et puis, si je me souviens bien, lorsque nous avions mentionné ce système de pilotes pour le Port de Québec, il y avait un représentant, membre de la Fédération des Armateurs


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

qui avait dit en ce moment, je me souviens bien, et je cite en anglais: "You mean to tell me that you are going to take a little boat to go out and put a little man on a big boat?" Et c'est à peu près tout ce qu'ils ont voulu discuter à cet égard.

Nous aurions aimé leur donner notre point de vue, mais la réunion s'est terminée sans le donner.

Q Est-ce que les explications que vous venez de donner constitueraient un sommaire des problèmes que vous aviez en mil neuf cent soixante (1960)?

R Oui, c'est exact.

Q Je désirerais déposer, Votre Seigneurie, en liasse, un document intitulé "Memorandum submitted to the Minister of Transport of Canada by the Association of Licensed Pilots for the Harbour of Quebec and Below, Ottawa April 4th, 1960," et en outre copie de correspondance entre l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval et les représentants du Ministère des Transports ou le Ministre des Transports lui-même, entre le 22 février 1960 et le 12 avril 1960.

Q Capitaine Rousseau, je vous montre ici photo-copie d'un télégramme en date du 20 mars 1960, de monsieur Alan Cumyn à vous-même, dans lequel il vous fait part de l'abolition du système de pilotes spéciaux et de l'établissement d'un système de classification de pilotes avec une rémunération spéciale pour les pilotes de Classe A. Vous souvenez-vous avoir reçu ce télégramme?

R Oui.

Q Et je vous demande de consulter l'original et de me dire si sur cet original paraît la mention: "1960 Mars 30 P.M., 5.01"?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Oui, c'est bien ça, oui.

Q J'ai moi-même inséré sur cette photocopie cette mention qui n'apparaissait pas sur l'original. Alors, je désirerais annexer ce document aux autres documents auxquels j'ai déjà référé, et produire le tout sous la cote 996.

Je crois que ces difficultés ou ces problèmes que vous aviez soulevés ne se sont pas résolus immédiatement. Est-ce que vous êtes en mesure de vous rappeler, encore sommairement des démarches et entreprises en vue d'en arriver à une solution à ce sujet, jusqu'au mois d'octobre mil neuf cent soixante (1960).

R Bien, nous avons essayé, pendant la saison, d'en venir - de régler ces différents problèmes, mais toujours sans résultat.

Il y avait aussi un problème que j'ai oublié de mentionner tout à l'heure: c'est que lorsque nous avons demandé d'augmenter les pilotes, à l'époque nous étions, je crois, soixante-quinze (75), et onnous a fait mention - on nous a suggéré que le nombre de pilotes devrait demeurer à soixante-quinze (75), etpuis on nous a même mentionné que le nombre - ce serait un point de saturation, et puis après ce nombre de soixante-quinze (75), même si nous avions besoin, d'augmenter notre nombre de pilotes, alors, là, au lieu d'augmenter ce nombre, on commencerait à donner des exemptions à quelques navires, mais, encore là, on n'a pas dit quel type de navire.

Ca aussi, ç'a été un gros problème, en mil neuf cent soixante (1960).

Q Vous dites "on"?

R L'Autorité du Pilotage.

Q Qui, spécifiquement, vous avait mentionné ceci?

R Si je me souviens bien, c'est monsieur Alan Cumyn, le directeur of Marine Regulations.

Q Est-ce que ceci a été mentionné par écrit ou dans une conversation?

R Je ne pourrais dire - je sais que lors d'une conversation ceci a été mentionné, mais je ne me souviens pas si nous avons de la correspondance à cet égard.

Q Est-ce que cette conversation a eu lieu strictement entre monsieur Cumyn et vous-même?

R Le Conseil d'Administration.

Q Le Conseil d'Administration de votre Corporation était présent à l'époque?

R Oui.

Q Lors de cette conversation avec monsieur Cumyn?

R Oui, et le capitaine Gendron, dans ce temps-là, aussi, assistant à ces réunions.

Q Vous référez sans doute au capitaine Jacques Gendron qui était...

R Le capitaine Jacques Gendron qui était le surveillant régional à l'époque.

Q Alors, qu'est-ce qui s'est passé en octobre mil neuf cent soixante (1960) dans vos relations avec le Ministère, en autant que votre propre Corporation est concernée?

R Bien, au mois d'octobre, nous avions aussi ce fameux problème de la compilation des statistiques. Nous n'étions pas d'accord avec les fonctionnaires de la façon dont les statistiques


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

étaient compilées. Nous croyions et nous croyons encore que ces gens-là travaillent de façon à démontrer - à donner une fausse idée des heures de travail et de notre rémunération.

Par ailleurs, nousavons vu qu'ici à Québec, les fonctionnaires tenaient - mettaient de jour à jour une espèce de formule qui, à la fin de l'année, donne le montant gagné par chaque pilote, ce qui n'était pas réellement le montant réel reçu par chaque pilote, parce que, comme vous savez, il y a un fonds commun, et ensuite, nous ne savions même pas que ce fameux - ces fameuses statistiques existaient, nous l'avons appris seulement lorsque Me Brisset l'a déposée là l'autre jour.

Q Alors, ça pouvait sûrement pas être ce document en particulier qui pouvait servait de base à un conflit à l'époque si vous l'ignoriez?

R Non, mais je tiens à le mentionner, parce que jusqu'à date il n'y avait pas de pilotes qui l'avaient mentionné.

Q Mais la source de conflits que vous constatiez à l'époque, en rapport avec ces statistiques, devait être basé sur un autre document que celui que vous mentionnez, puisque vous ne le connaissiez pas?

R .....

Q Est-ce que vous receviez des statistiques - est-ce que vous receviez quand même des statistiques générales du Ministère, à la fin de l'année, pour votre distribution en matière de tarif, etc.?

R Oui, il y a eu des discussions au sujet de ce qu'on appelait des "effective pilots", les pilotes effectifs, si vous voulez.

Q Et est-ce que vous aviez, à ce moment-là,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

des documents que vous receviez du Ministère à ce sujet, concernant les revenus, le fardeau de travail, les pilotes effectifs?

R Oui. On s'est rencontré à maintes reprises à cet égard, mais on n'en est pas venu à s'entendre là-dessus.

Q Je crois comprendre que vous avez consulté la Fédération des Pilotes du St-Laurent, ou que vous avez rencontré la Fédération des Pilotes du St-Laurent en mil neuf cent soixante, au sujet du conflit ou des item mentionnés?

R Oui, nous avons travaillé conjointement avec la Fédération des Pilotes du St-Laurent sur ces différents problèmes.

Q Et qu'est-ce que vous avez décidé de faire à l'époque?

R Nous avons décidé de rencontrer les fonctionnaires à Ottawa pour discuter nos différentes questions, et je me souviens fort bien d'avoir rencontré l'Honorable Balcer pour discuter de nos problèmes.

Q Et éventuellement, est-ce que les problèmes que vous aviez soulevés ont été réglés durant mil neuf cent soixante?

R Oui, ces problèmes se sont réglés, et puis, nous avons..... oui, ces problèmes se sont réglés, en partie.

Q Quels étaient les problèmes particuliers qui ont été réglés à ce moment-là?

R Excusez, j'ai oublié de mentionner, au sujet du $65,000.00, nous avons laissé tomber - on a décidé de donner une rémunération spéciale aux pilotes de la Classe "A", ce qui représentait approximativement, si je me souviens bien, à peu près $15,000.00, et la différence, nous avons laissé tomber.

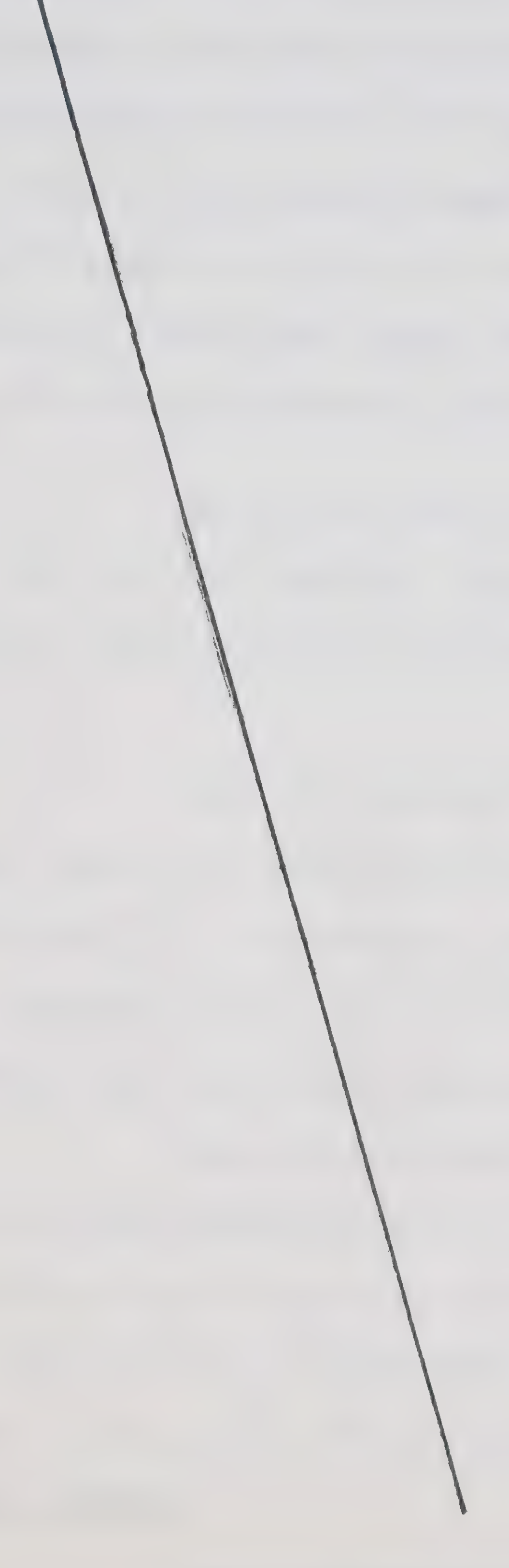
Q Mais qu'est-ce que vous avez réglé au


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



mois d'octobre? Comment est-ce que ça s'est produit? Vous avez obtenu la rémunération des pilotes spéciaux?

R Oui, ceci nous a été..... d'ailleurs..... nous a été confirmé par lettre, que les pilotes spéciaux seraient rémunérés.



Suite à la page 2,778

Q Et j'attire votre attention sur un télégramme du trente (30) mars mil neuf cent soixante (1960) où monsieur Cumyn déclare spécifiquement:

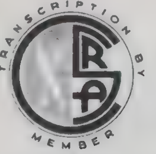
"Please be advised Pilotage Authority has decided to abolish the special pilot practice in Quebec Pilotage District and establish immediately a system of graded pilots under new system all ships over ten thousand tons net together with previously named passenger ships will be served by grade A pilots and ships requiring grade A pilots will pay an additional tariff charge of twenty five dollars per trip list of grande A pilots will be released tomorrow."

De ce télégramme, il appert que dès le trente (30) mars mil neuf cent soixante (1960), vous oteniez vingt-cinq dollars ($25.00) par pilote de classe A?

R Oui. Je comprends bien, mais de toute façon, quand nous avions parlé de l'abolition des pilotes spéciaux, il a été question dans une lettre signée par monsieur Baldwin que les pilotes ne perdraient pas ce montant payé aux pilotes spéciaux.

Q Parmi les problêmes que vous avez soulevés dans votre mémoire du mois de mars, vous en avez mentionné un qui se rapporte à la navigation d'hiver; est-ce qu'il y a eu quelques règlements en rapport avec la navigation d'hiver en octobre mil neuf cent soixante (1960)?

R Oui, c'est-à-dire qu'à cette époque


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

nous avions demandé, vu que la navigation d'hiver prenait de l'ampleur, à ce que deux pilotes soient attitrés à chaque navire, après le premier (1er) décembre, je crois.

On nous a - au sujet de mettre deux pilotes à bord, l'autorité du pilotage était d'accord, mais nous n'étions pas d'accord - eux n'étaient pas d'accord sur la date du premier (1er) décembre. Monsieur Alan Cumyn, à Montréal, je crois, nous avait mentionné une date comme le quatorze (14) décembre, je crois.

Q Et finalement, qu'est-ce qui a été entendu avec le ministère?

R Il a été entendu que la navigation d'hiver, il y aurait deux pilotes qui montraient à bord des navires, à partir du premier (1er) décembre.

Q Jusqu'à quelle date?

R Jusqu'au huit (8) avril.

Q Est-ce que le second pilote recevait rémunération complète?

R Non, le second pilote recevait au maximum cent dollars ($100.00).

Il y avait aussi, je crois, - excusez - un autre problème, pendant ce temps-là, si ma mémoire ne fait pas défaut, c'est le problème d'étendre, de laisser piloter des étrangers, je dis bien, des pilotes américains, jusque dans la circonscription de St-Régis, de Cornwall à Montréal, et puis, si j'ai bien compris, à cette rencontre-là, nous avions protesté, c'est-à-dire,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

les pilotes qui étaient là avaient protesté contre ces américains qui faisaient du pilotage jusqu'à Montréal, et là, ceci n'était que verbal, on nous a dit que dans quelques années, ces mêmes pilotes qui se rendaient à Montréal auraient la permission de se rendre jusqu'à la Pointe-au-Père.

Q A quel moment est-ce que ça vous a été mentionné, ce point-là?

R Ah mon Dieu..... nous avons eu tellement de rencontres, ce printemps-là..... ceci a été mentionné dans le printemps.

Q Le printemps de quelle année?

R Le printemps de mil neuf cent soixante (1960).

Q Et puis, est-ce que c'est un des problèmes que vous avez soulevé avec le ministre, au mois d'octobre?

R Oui, ç'a été un des problèmes.

Q Est-ce que vous avez eu quelques garanties à ce sujet-là, de la part du ministre?

R Oui, je crois que le ministre a signé une entente - c'était la première chose mentionnée dans cette entente, que les garanties à l'effet que les pilotes américains ne piloteraient pas dans les eaux canadiennes...

Q Et vous aviez demandé, dans votre mémoire, de porter de 7,500 tonnes à 15,000 tonnes le droit maximum exigible pour la jauge; est-ce que vous avez obtenu quelque satisfaction en rapport avec cette


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

demande, au mois d'octobre mil neuf cent soixante (1960)?

R Oui, au mois d'octobre, on a accédé à cette demande.

Q Est-ce que ceci avait quelques relations avec l'indemnité qui devait être versée en compensation de l'abolition des pilotes spéciaux?

R En dernier ressort, oui, nous avons calculé qu'on ne pousserait pas notre demande du $65,000.00 en entier, si par exemple on consentait à étudier ce problème de réhaussement de tonnage de 7,500 tonnes à 15,000 tonnes net.

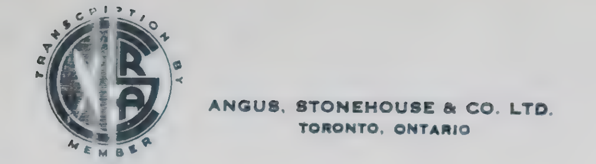
Q Alors, vous avez mentionné un certain nombre de problèmes qui ont été réglés lors des entrevues du mois d'octobre, en particulier l'augmentation de la limite maximum pour la jauge, en ce qui concerne les droits de pilotage, l'établissement d'un tarif spécial pour l'hiver, la navigation d'hiver, et cette garantie à l'effet que des pilotes américains ne piloteraient pas en aval de Montréal, sûrement pas, et même dans les eaux canadiennes, en aval de St-Régis.

Est-ce qu'il y avait d'autres points qui avaient été réglés au mois d'octobre mil neuf cent soixante (1960), parmi ceux que vous aviez mentionnés préalablement, ou si ceci représente, en autant que vous vous rappeliez, la somme des questions réglées en ce qui concerne votre circonscription?

R Oui, je crois que c'est à peu près ça.

Q Vous avez eu un certain nombre de problèmes qui se sont soulevés, je crois, en avril mil


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



neuf cent soixante et deux (1962), ou en tout cas, qui sont venus à un point particulièrement aigu au mois d'avril mil neuf cent soixante-deux (1962). Vous êtes au courant, j'imagine, qu'il y a eu un arrêt de travail au mois d'avril mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Oui, bien, au courant.....

Q Quels étaient lesprincipaux problèmes qui se soulevaient, en autant que votre circonscription était concernée?

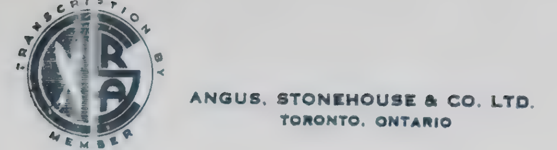
R Le principal problème a été celui de vouloir prendre une partie des gains des pilotes pour payer les commis sur les stations, ainsi que l'administration, par exemple, des stations de pilotage et des bateaux-pilotes. On nous a écrit pour nous mentionner qu'on nous chargerait - qu'on prendrait sur notre revenu un montant de 4½% des revenus bruts pour payer ces frais que je vous ai mentionnés tantôt.

Q Je vous montre une lettre du quinze (15) septembre mil neuf cent soixante et un (1961), adressée à vous-même, et signée par monsieur J.R. Baldwyn, sous-ministre des Transports. Est-ce que vous avez effectivement reçu cette lettre, et est-ce que cette lettre a rapport au problème que vous mentionnez?

R Oui, c'est bien ça.

Q Maintenant, je vous montre une autre lettre de l'honorable Léon Balcey, en date du vingt (20) février mil neuf cent soixante-deux (1962), et adressée à vous-même; est-ce que vous vous souvenez avoir reçu cette lettre?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Oui, je m'en souviens fort bien.

Q Est-ce que cette dernière lettre a aussi rapport au sujet de l'application d'une partie de vos revenus à l'administration du pilotage dans votre circonscription?

R Oui.

Q Je voudrais déposer ces deux documents comme pièce 697: Lettres de monsieur J.R. Baldwyn à monsieur Gaston Rousseau, en date du quinze (15) septembre mil neuf cent soixante et un (1961), et de l'Honorable Léon Balcey au capitaine Gaston Rousseau, en date du vingt (20) février mil neuf cent soixante-deux (1962), concernant l'application de revenus de pilotage à l'administration du pilotage.

Quelle était l'attitude de votre groupement en rapport avec ce sujet?

R Bien, c'est sûr et certain que les membres n'ont pas vu d'un bon oeil cette proposition de monsieur le ministre. D'ailleurs, je tiens à faire remarquer que j'étais à Montréal, et j'ai pris connaissance d'une semblable proposition qui avait été envoyée aux pilotes de St-Jean Nouveau Brunswick, mais monsieur le ministre y allait un petit peu plus fort: On parlait de 25%, en ce qui regarde les pilotes de St-Jean Nouveau-Brunswick, c'est-à-dire 25% du salaire des pilotes à St-Jean.

Q Est-ce qu'il y avait d'autres problêmes affectant votre circonscription, et qui se soulevaient à cette époque du printemps de mil neuf cent


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

soixante-deux (1962)?

R Les autres problèmes étaient mineurs; c'était le problème majeur.

Q Et selon vous, c'était la question - est-ce que c'était la question importante, dans le débat que vous aviez le ministère, au mois d'avril mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R C'est bien ça.

Q Cet arrêt de travail de mil neuf cent soixante-deux (1962) ne s'est sûrement pas décidé d'un coup sec, par vous-même, j'imagine; quelles démarches avez-vous entreprises? Est-ce que vous avez consulté vos membres avant de prendre une telle décision, ou est-ce que vous avez reçu des instructions de la Fédération des Pilotes du St-Laurent ou d'un organisme analogue?

R C'est-à-dire que je suis membre du conseil d'administration de la Fédération, je n'ai pris aucune décision moi-même, bien entendu; nous avons convoqué - c'est-à-dire le conseil d'administration de la Corporation du Bas St-Laurent a convoqué une assemblée générale spéciale, la date, je ne me souviens pas, vers le six (6) mars, je crois.

Q Vous rappelez-vous - je vais porter à votre connaissance certains documents...

R Le quatre (4) avril, j'ai une note ici à cet égard; c'était le quatre (4) avril.

Q Vous avez convoqué une assemblée générale spéciale des membres, dites-vous, le quatre(4)


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

avril mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R C'est ça.

Q Et quelle décision a été prise à ce moment?

R Bien, je leur ai donné des explications, et puis, je leur ai demandé - j'ai consulté les membres à savoir qu'est-ce qu'on devrait faire, et puis, puisqu'un s'obstinait - l'autorité voulait nous enlever absolument ce 4½%, nous croyons que c'était une question majeure, les membres présents - il y en avait 55 sur 77 qui étaient présents, neuf étaient sur la station des Escoumains ou en route, et puis 55 présents ont voté à l'unanimité à ce que nous étions pour continuer - pour convoquer une assemblée générale spéciale, si le département insistait à mettre en pratique ce qu'il parlait de faire, c'est-à-dire nous enlever 4½% de notre salaire.

Il y avait donc 55 membres présents à cette assemblée, et neuf nous ont soit téléphoné - ils nous ont téléphoné disant qu'ils étaient parfaitement d'accord avec la majorité des membres.

Q Et effectivement, l'histoire démontre qu'un arrêt de travail est survenu le six (6) avril mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Arrêt de travail, si vous l'appelez comme ça. Nous étions en assemblée générale spéciale.

Q Est-ce que des assemblées générales spéciales ont effectivement eu lieu à l'époque?

R Malheureusement, oui, elles ont eu lieu à Québec, ici, je crois, presqu'à tous les jours.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Est-ce qu'au six (6) avril mil neuf cent soixante-trois (1963), au moment de l'arrêt de travail ou de la convocation de ces assemblées générales spéciales, vous aviez obtenu une garantie du ministère à l'effet qu'il ne mettrait pas en application son projet de prendre une partie de vos revenus pour les affecter à l'administration du pilotage, le six (6) avril, dites-vous?

Q Oui, au moment de l'arrêt de travail, ou antérieurement à l'arrêt de travail, est-ce que le ministère vous avait dit qu'il n'appliquerait pas sa pilitique?

R Non, je ne crois pas, non.

Q En rapport avec la mention de cette proposition du ministère, je note dans les minutes de la Corporation que ce problème a été soulevé à une assemblée du deux (2) mars mil neuf cent soixante-deux (1962). Pourriez-vous prendre connaissance de cette note, vous référez à une rencontre qui a eu lieu entre des représentants du Guild, du Canadian Merchant Service Guild, de la Fédération et le ministre?

R Oui, je me souviens que nous avons rencontré, cet hiver-là, monsieur le ministre à Ottawa, pour discuter de ce problème.

Q Et d'après votre témoignage antérieur, la question que vous avez répondu antérieurement, je crois comprendre que vous n'aviez pas obtenu à ce moment-là la garantie que vous cherchiez?

R Non.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Je désirerais déposer un extrait certifié des minutes de l'assemblée du conseil d'administration de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent du deux (2) mars mil neuf cent soixante-deux (1962), comme pièce 698.

Q Est-ce qu'à la fin de l'arrêt de travail, ou de votre assemblée générale spéciale, vous avez obtenu les garanties que vous cherchiez concernant l'abolition ou l'abandon de cette politique proposée par le ministère?

R Oui.

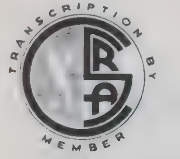
Q Je désirerais déposer en liasse copie certifiée et conforme des assemblées générales spéciales de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent et de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval en date des quatre (4), six (6), neuf (9), dix (10), douze (12) et treize (13) avril mil neuf cent soixante-deux (1962), sous la cote 699.

Q Votre Corporation, ainsi que l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval, sont membres de la Fédération depuis plusieurs années?

R Depuis mil neuf cent cinquante-neuf (1959).

Q Est-ce qu'avant l'établissement de la Fédération, il y avait eu l'établissement de quelqu' organisme conjoint des divers groupements de pilotes sur le St-Laurent?

R Non, ils étaient membres du Canadian


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Merchant Service Guild, c'est tout.

Q Est-ce qu'en rapport avec le bill S-3 vous aviez mis sur pied quelqu'organisme conjoint, ou représentant exclusivement les pilotes du St-Laurent? Est-ce qu'il y avait eu un comité conjoint de mis sur pied, ou si vous aviez fait vos politiques indépendamment les uns des autres?

R Avant le bill S-3, les pilotes étaient chacun dans leur partie, ils n'étaient pas affiliés.

Q Lors du bill S-3, est-ce qu'il y a eu quelque - je constate que votre Corporation n'était pas membre de la Fédération des Pilotes du St-Laurent à l'époque?

R Non, le Fédération, je crois, a été mise sur pied après le bill S-3. Je me souviens d'avoir signé une requête à l'effet que nous devions, les pilotes, se former en Fédération.

Q Je vous montre ici un extrait certifié conforme du procès-verbal d'une assemblée spéciale du bureau de direction de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval, en date du deux (2) septembre mil neuf cent cinquante-huit (1958), et je note qu'on parle dans cette assemblée d'un projet de comité conjoint des pilotes du St-Laurent. Sauriez-vous me dire si à votre connaissance, ce comité conjoint a été mis sur pied ultérieurement?

R Oui, ce comité conjoint a été mis sur pied, c'est vrai.

Q Est-ce que votre association était


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



membre de ce comité conjoint?

R Oui.

Q Est-ce que ce comité conjoint avait été mis sur pied en rapport avec le bill S-3 ou à une autre occasion?

R En rapport avec le bill S-3.

Q Je vous montre en outre un extrait certifié conforme du procès-verbal de l'assemblée du conseil d'administration de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval du treize (13) avril mil neuf cent cinquante-neuf (1959), et dans lequel on parle d'une requête. Vous rappelez-vous d'avoir jamais signé une telle requête visant à l'affiliation, à la Fédération des Pilotes du St-Laurent?

R Je le crois.

Q Pour les fins du dossier, j'aimerais lire un extrait qui est très court, qui s'intitule: "Requête re: Fédération." Le bureau prend connaissance d'une requête signée par 50 pilotes, concernant le projet de Fédération des Pilotes du St-Laurent. Voici le texte de cette requête: 'Nous soussignés, désirons former une Fédération des Pilotes du St-Laurent afin de protéger nos droits en vue de la prochaine ouverture de la nouvelle voie maritime du St-Laurent.' Ce projet estprésentement à l'étude."

Et j'aimerais déposer un autre extrait du procès-verbal de l'assemblée du conseil d'administration de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval du vingt-huit (28) septem-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

bre mil neuf cent cinquante-neuf (1959), qui s'intitule "Fédération: Attendu que plus des deux tiers des membres ont donné leur assentiment par requête, pour que l'Association devienne groupement-membre de la Fédération des Pilotes du St-Laurent: monsieur C.A. Chouinard propose, secondé par monsieur Jean-Louis Latulippe, que l'Association soit groupement-membre de la Fédération des Pilotes du St-Laurent. Adopté unanimement."

Je désire déposer ces documents en liasse sous la cote 700.

Q Est-ce qu'à votre connaissance l'Association ainsi que la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent sont demeurées constamment membres de la Fédération depuis cette date?

R Oui, ils le sont encore.

SUITE A LA PAGE 2,791


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MARC LALONDE c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q A votre connaissance, capitaine Rousseau, est-ce que les règlements du pilotage de votre circonscription ont été amendés en partie, à l'occasion, depuis mil neuf cent cinquante-huit (1958)?

R Oui.

Q Et est-ce que la clause mentionnée dans la lettre du ministère, en mil neuf cent cinquante-huit (1958), a été insérée dans vos règlements?

R Non, je crois qu'il n'y a pas eu d'amendements de faits dans le "Shipping Act" à cet égard.

Q De toute façon, pour l'information de la Commission, je devrais peut-être signaler encore une fois que cet amendement aurait dû - de toute façon, être fait par un amendement à la Loi de la Marine Marchande du Canada, puisque c'est la Loi de la Marine Marchande du Canada qui prévoit elle-même cette disposition à l'article 359.

Il a bien pu y avoir une erreur dans le texte, mais c'est une lettre du Ministère des Transports, il n'y a peut-être pas lieu de s'étonner.

LE PRESIDENT:
Dans quelle pièce y a-t-il une erreur?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
La lette du capitaine Henri Allard au capitaine Rousseau; on réfère à l'article 329 de la Loi sur la Marine Marchande du


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Canada; l'article, en réalité, est l'article 359.

LE PRESIDENT:

Pièce numéro 694.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Capitaine Rousseau, nous avons eu un témoignage du capitaine Dussault concernant les difficultés qui surviennent de temps à autre en rapport avec les navires circulant sans pilote dans la circonscription. Est-ce qu'au cours des récents mois, au cours de cette année, vous avez reçu des plaintes de pilotes à ce sujet?

R Oui, quelques plaintes, des plaintes par écrit.

Q Par écrit ou oral?

R Par écrit.

Q Je vous montre des photo-copies de deux lettres adressées par des pilotes à vous-même, et deux documents signés par des pilotes et intitulés, l'une: "Statement," et l'autre: "Report of Near Collision on the St.Lawrence River". Est-ce que ce sont des documents qui vous ont été remis par des pilotes de votre circonscription?

R Oui, c'est exact.

Q Quand avez-vous demandé qu'on vous fasse des rapports écrits à ce sujet?

R Cet hiver, peut-être à l'assemblée générale, cet hiver.

Q Je désirerais déposer ces quatre (4)


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

documents sous la cote 701, et ils s'intituleront: "Rapports de rencontres dangereuses dans la circonscription de Québec avec des navires sans pilote à bord, année 1963"?

R Je tiendrais à mentionner ici qu'il y a eu d'autres incidents de la sorte, mais les pilotes qui m'en ont parlé n'ont pas pu - c'était la nuit, ils n'ont pas pu avoir le nom de la goélette ou du navire-côtier. Alors, je leur ai demandé de laisser faire puisqu'ils n'avaient pas ce nom-là.

Q Enfin, capitaine Rousseau, je constate que dans le règlement général numéro 1 de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, le Conseil d'Administration a le pouvoir d'amender tout règlement de votre Corporation, et que sujet à l'approbation du secrétaire d'état, ces amendements entrent en vigueur immédiatement, enfin, immédiatement, après l'approbation du secrétaire d'état, jusqu'à la prochaine assemblée générale des membres?

R Oui, c'est ça.

Q Il s'agit du paragraphe a) de l'article 100?

R L'article 100.

Q Est-ce qu'il y a une raison particulière pour laquelle votre Conseil d'Administration posséderait un pouvoir de ce genre.

R Lorsque nous avons étudié ce règlement, cet article numéro 100 a été l'objet de bien des discussions; les membres ont réalisé que c'était mieux de donner ce pouvoir au Conseil d'Administration, et ceci parce qu'on ne voulait pas, par exemple, convoquer d'assemblée générale des membres pendant la saison de navigation, pour amender des règlements ou en ajouter. C'est la raison pour laquelle ceci a été inséré.

Q Est-ce qu'il est arrivé des cas où vous


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

avez eu à amender les règlements en cours de saison?

R Oui, il y a eu, en mil neuf cent soixante, lorsque la classe "A" a été instituée, il a fallu faire un amendement aux règlements au sujet du paiement de $25.00 à ces pilotes de la Classe "A".

Q Est-ce qu'il était nécessaire pour fins d'opération de votre fonds commun, d'amender immédiatement ces règlements?

R Oui, il était nécessaire de faire ça.

Q Et à votre connaissance, est-ce que les amendements qui ont été faits dans votre circonscription se rapportaient au règlement numéro 2 concernant l'opération du fonds commun, ou au règlement numéro 1, règlement général d'opération de votre Corporation?

R Je crois que c'était le règlement général numéro 2.

Q Maintenant, j'aimerais, rapidement, vous poser quelques questions en rapport avec la Corporation des Pilotes pour le Havre de Québec et Au-dessous, et l'opération de votre fonds de pension. Je constate que vous avez opéré une revision des règlements en avril et mil neuf cent soixante et un (1961). Ces règlements ont été publiés deux fois par semaine pendant trois semaines dans l'Evénement-Journal et le Quebec Chronicle Telegraph, tel qu'il apparaît à la copie certifiée de ces règlements. Quel était l'objet de cette revision des règlements que vous avez opérée en mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Bien voici: c'est que les règlements de la Corporation des Pilotes pour le Havre de Québec et Au-dessous étaient excessivement vieux, c'est-à-dire ils dataient de dix-huit


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

cent soixante (1860), et il n'y avait pas eu de changements d'apportés à ces règlements-là - alors, en assemblée - de changements, c'est-à-dire des changements pour, par exemple, limiter la fonction, par exemple, du bureau de direction.

Q Excusez-moi un instant. Les règlements auxquels vous référez, est-ce qu'il s'agit - qui étaient en vigueur avant mil neuf cent soixante et un (1961) - est-ce qu'il s'agit des règlements qui apparaissent à la pièce 592, vers la fin de cette pièce, et qui sont intitulés "La Corporation des Pilotes de Québec, Règlements concernant les Pensions en force le 24 décembre 1935"?

R C'est bien ça, oui.

Q Ce sont les règlements auxquels vous référez, et qui étaient en vigueur au moment où vous avez procédé à votre revision en mil neuf cent soixante et un (1961)? Est-ce que c'est bien ça?

R C'est bien ça, oui.

Q Alors, quel était l'objet de la revision, encore une fois, de la revision que vous avez faite en mil neuf cent soixante et un (1961) de ces règlements de mil neuf cent trente-cinq (1935)?

R L'objet était de définir les fonctions des administrateurs, et limiter leurs pouvoirs; c'est-à-dire qu'auparavant, les pouvoirs des administrateurs étaient illimités, et nous avons voulu déterminer ces pouvoirs.

Q Et comment avez-vous procédé à limiter les pouvoirs - à la limitation des pouvoirs des administrateurs?

R Bien, ce que nous avons fait, nousavons formé un autre Comité pour étudier et rédiger des règlements en question; ensuite, ces règlements ont été soumis au Conseil d'Ad-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ministration et adoptés par la suite par les membres à une assemblée générale.

Q Et, si je comprends bien, publiés dans les journaux,aussi?

R Publiés dans les journaux, oui, dans un journal français et un journal anglais de la ville de Québec; c'est ce qui a été assezcoûteux.

Q Est-ce que vous avez amendé, en mil neuf cent soixante et un (1961) les bénéfices prévus par les règlements 35 et augmentés à diverses occasions?

R Non, nous n'avons pas augmenté les bénéfices.

Q Alors, est-ce qu'il serait correct de dire que les amendements que vous avez apportés en mil neuf cent soixante et un (1961) se rapportaient à l'administration générale du fonds de pension?

R C'est ça, c'est bien ça.

Q A votre connaissance, est-ce que l'administrationdu fonds de pension, dans le passé, avait soulevé des problèmes dans les règles à suivre, la procédure à suivre, etc.?

R C'est-à-dire qu'il n'y avait presque pas..... il n'y avait pas de modes d'élection, par exemple; les pouvoirs des administrateurs étaient très étendus, c'est-à-dire que les administrateurs pouvaient, s'ils le désiraient, augmenter les fonds de pension sans même étudier si le fonds pouvait supporter ces augmentations.

Q Oui?

R Et puis, à ma connaissance, en mil neuf cent cinquante-neuf, on a augmenté le fonds de pension - les pen-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

sions de quinze pour cent (15%) à dix-sept pour cent (17%), avant même qu'un rapport des actuaires devait arriver sous peu, et on l'avait augmenté subséquemment.

Nous avons cru bon d'arrêter cette façon de procéder.

Q Est-ce qu'à votre connaissance votre Corporation avait demandé des interprétations juridiques quant aux droits des diverses personnes impliquées dans votre fonds de pension, dans le passé?

R Dans le passé, je ne sais pas, je sais que nous avons demandé à notre conseiller juridique de nous donner - de nous faire une étude sur la façon dont on pouvait faire nos placements, et nous avons reçu une lettre de l'honorable Paul Gérin-Lajoie qui nous a étonnés parce que nous étions toujours sous l'impression que nous ne pouvions placer, par exemple, sur hypothèque.

Q La lettre à laquelle vous référez, j'imagine, est celle qui a déjà été déposée devant cette Commission antérieurement, lors du contre-interrogatoire de monsieur Koenig, je crois?

R Oui.

Q Je vous montre des photos-copies de trois opinions juridiques en date du deux (2) août mil neuf cent trente-cinq, du seize (16) mars mil neuf cent trente-sept (1937) et du vingt-sept (27) février mil neuf cent cinquante et un (1951). Est-ce que vous avez eu l'occasion de prendre connaissance de ces opinions à l'occasion de l'exercice de vos fonctions de président?

R J'ai..... celle-ci, celle de mil neuf cent trente-cinq (1935)..... mil neuf cent trente-sept (1937), oui, j'ai lu ça, mil neuf cent cinquante et un (1951), oui. Alors, j'ai fait erreur: il y avait eu des opinions à ce sujet-là.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Je désirerais déposer ces documents comme venant des dossiers de la Corporation des Pilotes pour le Havre de Québec et Au-dessous; il s'agit de trois opinions juridiques, l'une en date du deux (2) août mil neuf cent trente-cinq (1935), et provenant du bureau de St-Laurent, Gagné, Devlin & Taschereau; l'autre du seize (16) mars mil neuf cent trente-sept (1937) provenant du même bureau, St-Laurent, Gagné, Devlin & Taschereau; et une du vingt-sept (27) février mil neuf cent cinquante et un (1951) provenant du bureau de Lesage, Turgeon & Lesage - sous la cote 702.

Votre Seigneurie, je dépose ces documents; je crois qu'ils sont importants pour l'analyse éventuelle que la Commission voudra faire des régimes de fonds de pension, et ils constituent une excellente analyse, à mon avis, des problèmes d'interprétation juridique complexes que soulève à l'heure actuelle le régime de la Corporation des Pilotes pour le Havre de Québec et Au-dessous.

LE PRESIDENT:
Très bien.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
J'aimerais aussi déposer en même temps, et peut-être sous une cote séparée, étant donné qu'il ne s'agit d'un autre item complètement, une copie du statut 11-12 Victoria, Chapitre 114, 1849. Il s'agit d'un statut intitulé: "Acte pour refondre les lois et les ordonnances relatives aux pouvoirs et aux devoirs de laCorporation dela Maison


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

de la Trinité de Québec - Trinity House of Quebec - et pour d'autres fins, et il s'agit d'une photo-copie d'un certificat - à cette loi est annexée une copie d'une certificat du Secrétaire d'Etat, attestant l'authenticité de cette photo-copie. Il s'agit d'un statut qui n'était pas reproduit à l'époque, dans les statuts du ..... du Canada Uni... du Bas-Canada...

LE PRESIDENT:
C'était l'Union, dans ce temps-là.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
C'est: Statuts du Canada, 3ième Parlement, 1848, 1849; et, étant donné qu'il n'est pas dans les Statuts, il pourrait être utile, encore une fois, pour les fins de l'analyse - sous la cote 703.

Q Capitaine Rousseau, j'attire votre attention sur la pièce 671, mémoire présenté par la Fédération des Pilotes du St-Laurent à la Commission Royale sur le Pilotage Maritime, et j'attire votre attention sur les pages 121, 122 et 123 qui comprend les paragraphes 286 à 294 inclusivement. Avez-vous eu l'occasion de prendre connaissance de ces paragraphes?
R Oui.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Au meilleur de votre connaissance, est-ce qu'ils décrivent correctement la situation en rapport avec votre fonds de pension - votre caisse de retraite?

R Oui, correctement, oui.

Q Vous avez parlé tout à l'heure qu'une augmentation était survenue avant qu'on reçoive un rapport d'actuaire. Est-ce que vous avez jamais demandé des rapports d'actuaires, depuis que vous êtes en exercice?

R Nous avons demandé, oui, nous en avons demandé deux; nous avons reçu le dernier, incessamment; il y en a eu un en 1958, je crois, l'autre en 1961, et le dernier en 1963.

Q Je vous montre en liasse copie de correspondance entre le capitaine D.R. Jones, supervisor of Pilotage, et monsieur Wilfrid Ménard, ainsi que vous-même, en date du seize (16) décembre mil neuf cent cinquante-neuf (1959), du dix (10) janvier mil neuf cent soixante-deux (1962) et du vingt-huit (28) juin mil neuf cent soixante-trois (1963). Est-ce qu'il s'agit des règlements auxquels vous avez référé?

R Oui, c'est bien ça, oui.

Q Et ces rapports ont été - est-ce qu'ils ont été expédiés à votre demande, ou si vous les avez reçus sans les avoir demandés?

R Nous avons demandé - nous avons certainement demandé le deuxième, c'est-à-dire celui de mil neuf cent soixante et un (1961) et de mil neuf cent


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

soixante-trois (1963).

Q Pardon, c'est-à-dire celui auquel on réfère, en date du dix (10) janvier mil neuf cent soixante-deux (1962) ici?

R C'est ça, très bien. Le premier, non, ce n'est pas nous qui l'avons demandé. Jene sais pas.

Q De toute façon, est-ce que vous étiez en fonctions au moment où le premier a été reçu, le seize (16) décembre mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R Non.

Q Je désire déposer ces documents en liasse sous la cote 704: Correspondance entre la Corporation des Pilotes pour le Havre de Québec et au-dessous et le capitaine D.R. Jones, supervisor au pilotage à Ottawa.

Ces rapports d'actuaires soulignent les déficits actuariels de votre fonds de pension, et vous demandaient en particulier en mil neuf cent cinquante-neuf (1959) de prendre des mesures afin de remédier à la situation. Est-ce que vous sauriez me dire quelles mesures ont été mises en viguer par votre Corporation afin d'améliorer la situation de votre caisse de retraite?

R Voici, comme j'ai mentionné, en mars mil neuf cent soixante et un (1961), nous avions eu une assemblée des membres, et à laquelle nous avions invité un conseiller, un économiste, si vous voulez, et nous avions aussi invité le gérant du Trust Général de Québec pour venir nous expliquer un peu, aux membres...

Q Vous référez au Trust Général de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Québec, ou au Trust Général du Canada?

R Au Trust Général du Canada, ici à Québec, pour expliquer comment il se faisait que même si nous semblions avoir un certain gros capital, comment se faisait-il que nous étions tout de même - notre fonds était en déficit.

Alors, ces gens-là ont communiqué aux membres que nous étions réellement en déficit, que le rapport que nous avions d'Ottawa était sérieux. Nous avons expliqué aux membres qu'il faudrait certainement faire quelque chose pour remédier à cette situation. Alors, j'ai expliqué aux membres que premièrement, pour fins d'administration, à chaque année, un certain montant - je crois que c'était deux mille dollars ($2,000.00) - était payé par le fonds de pension à l'Association des Pilotes, pour fins d'administration. Alors, on a décidé d'abolir ça, et ..... d'abolir ce deux mille dollars ($2,000.00) là, ce qui nous aiderait quelque peu.

Nous avons aussi expliqué aux pilotes qui étaient plus âgés - nous leur avons demandé, c'est-à-dire, de bien vouloir, si possible, retarder à prendre leur retraite, afin de ne pas accroître ce déficit.

Troisièmement, nous avions rencontré le gérant du Trust Général du Canada qui nous chargeait dans ce temps-là une assez forte somme pour administrer nos fonds. Il a été convenu qu'il nous donnerait un petit coup de main là-dessus, et il a diminué ses frais d'à peu près quinze cents dollars


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

$1,500.00) par année. Ca, c'était la troisième étape.

La quatrième étape a été un peu plus difficile, c'est-à-dire de demander aux membres de prendre une décision sur le sujet d'augmenter la contribution de 7% à 10%. Là-dessus, il y a eu une assez longue discussion, et puis les membres ont demandé le vote sur cette question, et puis la majorité a décidé de porter la contribution de 7% à 10%. C'est ce qui fait que le dernier rapport des actuaires est un peu mieux qu'il ne l'était en mil neuf cent cinquante-neuf (1959).

Je crois que c'est à peu près un bref aperçu de ce qui est arrivé sur la question du fonds de pension.

Q Alors, ce sont les quatre principales démarches que vous avez entreprises afin d'améliorer la situation de votre fonds de pension.

R Oui, c'est ça, c'est-à-dire..... c'est-à-dire que j'ai oublié de mentionner qu'à partir de ce moment-là, il y a eu constamment à l'étude, c'est-à-dire, constamment, nous avons étudié notre portefeuille, et nous avons essayé de faire des changements et de plaçer à un plus haut taux d'intérêt possible, afin d'avoir un meilleur revenu, bien entendu.

Nous avons demandé au Trust Général du Canada, aussi, lorsqu'on faisait des placements, de faire une vérification et nous dire si ces placements étaient bien faits ou non. Maintes fois, ils nous ont dit: Vous devriez attendre peut-être et plaçer dans une


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

autre catégorie d'obligations.

De cette façon, on a augmenté notre taux d'intérêt assez considérablement, à partir de mil neuf cent soixante (1960) à mil neuf cent soixante-trois (1963).

J'ai ici des notes là-dessus. Par exemple, la première année, le taux d'intérêt sur le capital était en moyenne de 3.74%, et puis nous l'avons augmenté, en faisant des changements et tout ça, dans notre portefeuille, nous l'avons augmenté à 4.85% en mil neuf cent soixante et un (1961), et 5.13% en mil neuf cent soixante-deux (1962). C'est ce que notre portefeuille nous rapporte en ce moment.

Q Est-ce que vous constatez un certain avantage à ce que votre caisse de retraite soit administrée par vous-même, sur place?

R C'està-dire oui, oui, parce que nous pouvons surveiller la marche des obligations, nous pouvons aussi surveiller, quand il y a lieu de faire des échanges, par exemple, surveiller étroitement notre portefeuille et faire les échanges qui sont convenus.

Je pourrais donner un exemple: Hier ou avant-hier, lorsque les obligations de la Province ont été mises sur le marché, nous avions - on nous avait conseillé, il y a quelques mois, d'attendre avant de faire des placements. Nous avons attendu jusqu'à hier. Hier, on m'a téléphoné pour me dire que les obligations de la Province de Québec seraient sur le


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

marché, et puis, nous avions en caisse $30,000.00. Nous avons acheté pour $30,000.00 d'obligations de la Province de Québec à 99.5, au prix de 99½, et ce matin, on m'informe qu'elles sont à 101. On pourrait peut-être faire un petit gain de capital, mais je crois que nous allons les garder comme ça.

Q Est-ce que le fait que vous administriez localement et sur place votre caisse de retraite constitue un avantage, par exemple, en rapport avec la transaction mentionnée?

R Bien, je sais que nos confrères de Montréal doivent plaçer - eux envoient leur montant à plaçer à Ottawa, et puis je ne crois pas que les gens d'Ottawa aient fait la transaction que nous avons faite hier.

Q Il faudrait vérifier?

R Très bien.

Q Votre Seigneurie, je m'aperçois qu'une lettre additionnelle a été envoyée par le capitaine D.R. JOnes à moi-même le dix-neuf (19) avril mil neuf cent soixante et un (1961), en rapport avec la caisse de retraite, et en particulier le fait de porter de 7% à 10% - j'ai ici une copie de cette lettre, et je suis prêt à embarquer dans la boîte au témoin, si nécessaire, pour la certifier. Elle a été effectivement reçue par moi-même.

LE PRESIDENT:

S'il y en a qui ont des doutes, on pourra faire mettre le capitaine Jones


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

dans la boîte au témoin quand on sera à Ottawa.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
La lettre se termine par la mention:

"The members of the present Pilots' Committee merit a strong commendation for making this recommendation and instructions have allready been issued to put this change into effect immediately." C'est daté du dix-neuf (19) avril mil neuf cent soixante et un (1961). Cette lettre sera annexée à la pièce 704 intitulée: Divers rapports actuariels, correspondance entre les pilotes licenciés pour le havre de Québec et en-dessous, et le capitaine D.R. Jones.

Hier, mon collègue, monsieur Brisset a demandé, ou avant-hier, je ne sais plus, mon collègue monsieur Brisset a demandé que soient déposés les rapports du président aux assemblées générales annuelles de 1962 et de 1963. J'ai obtenu des copies de ce rapport, et je crois comprendre qu'elles seront annexées à la pièce 683.

Q Capitaine Rousseau, je vous demanderais de prendre la pièce 671, mémoire présenté par la Fédération des Pilotes du St-Laurent à la Commission Royale sur le Pilotage Maritime. J'attire votre attention sur le paragraphe 5, en page 2 de ce rapport, On y mentionne en particulier qu'étant dans l'impossibilité de tenir des assemblées générales spéciales en plein coeur de saison de navigation, vous aviez adopté la procédure de consulter par lettre vos membres, et que chaque Corporation membre de la Fédération avait adopté cette procédure. Je vous montre la pièce 638 déjà produite, qui est un document intitulé "Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent," une lettre recommandée adressée - signée par vous-même, qui débute par: "Cher confrère," auquel on a annexé des recommandations spécifiques de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent et de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval. Est-ce que ce document a été effectivement envoyé par vous en date du cinq (5) juin mil neuf cent soixante-trois (1963)?

R Oui, ç'a été envoyé à tous les membres, aux77.

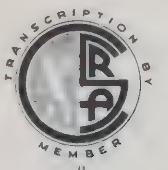
Q Aux 77 pilotes de votre circonscription?

R Oui, c'est bien ça.

Q Ce qui comprendrait donc les membres de l'Association tout autant que ceux de la Corporation?

R Oui.

Q Et cette lettre disait que tout membre qui n'est pas d'accord avec ceci devra nous sou-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

mettre son désaccord dans les sept jours de la date des présentes. Pourriez-vous dire à la Commission combien de membres vous ont signifié leur désaccord, soit partiel ou total, soit dans les limites des sept jours ou subséquemment, peu importe?

R Je crois qu'en tout, nous avons reçu six lettres.

Q Est-ce que ces lettres exprimaient un désaccord total ou un désaccord partiel, avec les recommandations annoncées à votre lettre?

R Ah, c'était un désaccord..... il y en avait qui étaient complètement en désaccord; il y en a qui disaient que ça ne valait pas la peine, que c'était trop minime.

Q Alors, vous avez mentionné ce total de six lettres reçues. A votre connaissance, il n'y a pas eu d'autres lettres, subséquemment, à ce sujet?

R Non.

Q Exprimant du désaccord?

R Non.

Q Je vous demanderais en conséquence de passer à la page 227 du rapport, à la section qui s'intitule "Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, et Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval," Cette section comprend six recommandations que j'aimerais reviser avec vous. Les pages auxquelles je réfère sont les pages dans le texte français. Dans le texte anglais, les pages ont un numéro différent. La numération des paragraphes est identique dans tous les


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

cas. Pargraphe 616, la première recommandation concerne les limites de la circonscription. Vous demandez que les limites est de la circonscription soient amendées de façon à correspondre à la nouvelle situation résultant du déplacement de la station de pilotage de Pointe-au-Père aux Escoumains. Ces nouvelles limites devraient être constituées par une ligne imaginaire partant du quai des Escoumains pour se rendre à l'extrémité est de l'Ile-aux-Basques.

Et le paragraphe 617 énumère un certain nombre de faits et d'arguments en faveur de cette recommandation. Est-ce que vous avez pris connaissance de ce texte?

R Oui, certainement.

Q Est-ce que vous avez quoi que ce soit à ajouter au contenu des paragraphes 616 et 617?

R Non, excepté que je crois que ceci serait très important, parce qu'en ce moment, on peut être appelés à aller à Rimouski, par exemple, et nous ne pouvons refuser d'y aller sans aucune rémunération, bien entendu.

Q A votre connaissance, est-ce que des pilotes ont jamais refusé d'aller piloter des navires jusqu'à Rimouski?

R Non, personne n'a refusé; on a demandé qu'est-ce qu'on ferait si un commandant de navire leur demandait de les rendre à Rimouski, et quelle charge devaient-ils faire, et j'ai bien expliqué à ces types qui voulaient avoir ces informations, que d'après


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

la loi, ils ne pouvaient charger pour aller à Rimouski puisque c'était encore en-dedans de la vieille limite de la circonscription.

Q À part le port de Rimouski, est-ce qu'il y a un autre port?

R Il y a Forestville, sur l'autre côté, sur la côte nord.

Q En aval des Escoumains?

R Oui.

LE PRESIDENT:

Comme il a déjà été porté à l'attention de cette Commission, ce fait créé une situation illégale à Rimouski, parce qu'il y a du pilotage qui est fait par des pilotes non licenciés dans les limites de la circonscription.

Ceci est toléré, mais c'est une violation de la loi. Alors, si la loi n'est pas adéquate, il semble qu'elle devrait être amendée, ou bien qu'on sévisse contre ceux qui violent la loi.

C'est inutile de laisser une loi inopérante.

C'est une remarque que je fais en passant, et c'est le principe que s'il y a des arguments contre ce que


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

je viens de dire, vous pourrez les développer.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: Je peux dire immédiatement à Votre Seigneurie que mes clients et moi-même sommes tout à fait d'accord avec votre déclaration.

Q Si vous voulez passer à la recommandation numéro 2, capitaine Rousseau; cette recommandation se lit comme suit:

"Qu'une zone d'embarquement et de débarquement, à navigation restreinte, soit établie pour couvrir un rayon de deux milles de l'Anse-aux-Basques."

Et le paragraphe 619 déclare simplement: "Il arrive assez fréquemment que des navires de cabotage circulent sans nécessité à proximité de l'Anse-aux-Basques; il en résulte des risques inutiles à la navigation."

Vous savez que le capitaine Dussault a fait des commentaires à ce sujet dans son témoignage. Est-ce que vous avez quoi que ce soit à ajouter à cet égard?

R Bien, je crois que mon confrère Dussault a très bien expliqué la situation, et je n'aurais rien à ajouter à ça.

Q La recommandation numéro 3 s'intitule "Exemptions," et le paragraphe 620 se lit comme suit: "Qu'aucune autre exemption du paiement obligatoire des droits de pilotage ne soit accordée". Et le paragraphe 621 énumère un certain nombre d'arguments et réfère en particulier au chapitre 9 du mémoire.

Est-ce que vous avez quelques commentaires à faire en rapport avec cette recommandation visant à limiter au statu quo les exemptions du pilotage obligatoire dans votre circonscription?

R Mon opinion..... notre opinion là-dessus est que les exemptions déjà accordées sont peut-être même un peu trop..... je dirais..... ne sont pas assez restreintes, si vous voulez; mais de toute façon, nous n'avons pas voulu soulever tout un tas d'arguments à cet égard. Alors, nous avons préféré rester sur le statu quo.

Nous savons fort bien que le traffic dans notre circonscription augmente constamment, et de donner d'autres exemptions à quelques autres navires d'accepter ceux qui sont déjà exemptés, ce serait certainement pas bon, et surtout pour la sécurité.

(Questions en anglais par monsieur le Commissaire Smith et par l'Honorable Président).

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q En réponse à ma question antérieure, capitaine Rousseau, vous avez déclaré que c'était votre sentiment que les exemptions dans votre circonscription étaient déjà trop larges. Est-ce que la raison pour laquelle - quelle est la raison

pour laquelle vous n'avez pas demandé alors de restreindre encore davantage les exemptions actuelles?

R Parce que les navires, par exemple, les petits navires de lac sont beaucoup moindres en ce moment, et je crois qu'ils sont appelés à disparaître, et la navigation côtière, eux, les pilotes leur donnent des cours l'hiver, et puis la situation s'améliore certainement quant aux petits navires côtiers, les caboteurs.

Q Je comprends - je constate que la recommandation numéro 4 de votre mémoire porte sur l'accostage à Québec, - les accostages à Québec, et le paragraphe 622 se lit comme suit: "Qu'il y ait changement de pilotes pour faire l'accostage dans le port de Québec de tout navire remontant le Fleuve St-Laurent et allant à quai dans ce port et que des droits de pilotage appropriés soient chargés à cet égard". Et le paragraphe 623 énumère un certain nombre d'arguments en rapport avec cette recommandation.

Est-ce que vous auriez quoi que ce soit à ajouter au texte des paragraphes 622 et 623?

R Je crois qu'en mil neuf cent soixante (1960), nous avons abordé la question - la Fédération des Armateurs n'a pas semblé trouver cette idée très très bonne. Nous aurions aimé leur donner des explications à cet égard, mais vu qu'ils prévoyaient que ceci serait des frais additionnels dans notre circonscription, alors, nous n'avons pas poussé la question plus loin.

En faisant nos recommandations aujourd'hui, nous nous basons sur le fait que nous, pilotes, croyons qu'en étudiant cette question bien attentivement, l'armateur, peut-être pas immédiatement, mais sur une période de temps, pourrait faire

une économie, mais surtout aurait sûrement un meilleur service.

Monsieur Brodie, de Ramsay-Craig, qui a témoigné ici auparavant, a dit l'autre jour, il disait qu'une journée par exemple, où ces débardeurs étaient sur le quai, et le navire n'est pas venu en temps, il a perdu quelque chose comme..... je ne me souviens pas combien d'heures de travail - les débardeurs étaient là, ça lui a coûté quelque chose comme deux mille dollars ($2,000.00).

Nous croyons qu'avec des pilotes attitrés spécialement au déplacement des navires, ils pourraient faire un meilleur travail que nous, pilotes, de rivière.

Q Vous avez dit qu'il en résulterait selon vous, à long terme, une économie pour les armateurs; sous cette forme cette économie se manifesterait-elle?

R Je remarque que personne ici ne représente les compagnies des remorqueurs, mais je suis certain qu'un pilote attitré uniquement au déplacement du port de Québec, après une certaine période, deviendrait sûrement plus habile qu'un autre pilote qui fait ses amarrages seulement, disons, une fois par semaine. Au lieu de le faire une fois par semaine, il le ferait peut-être trois ou quatre fois par jour, ce qui amènerait ce pilote à être, comme je disais, beaucoup plus habile, et puis, il se servirait sûrement moins de remorqueur pour cette raison, et pour une autre raison: un pilote qui remonte le fleuve ne connaît pas premièrement les conditions climatériques, les conditions de la température dans le port de Québec. Maintes et maintes fois, le long des montagnes, par exemple, au Cap Maillard, au Cap Brûlé, nous avons des grandes brises de vent, et puis c'est à ce moment, peut-être un peu plus haut qu'on nous demande: "Combien de remorqueurs voulez-vous

pour faire l'accostage?" C'est un gros navire, il vente fort; le pilote va dire: "Bien, nous voulons deux remorqueurs".

Vous arrivez, vous avez recommandé les deux remorqueurs, le temps est calme à Québec, et quinze milles plus bas il ventait très fort. Les remorqueurs sont là, de toute façon - je ne sais pas s'ils font la charge, mais on prend les remorqueurs. Ca, c'est une question.

La deuxième question, c'est qu'ici, on amarre les navires jour et nuit, maintes fois on ne sait pas - on ne connaît pas les conditions qui existent dans le port, on ne sait pas, par exemple, s'il y a d'autres navires qui sont à quai, on ne sait pas si on a beaucoup de place pour faire l'amarrage ou si on a juste l'emplacement pour placer notre navire à quai. Voici encore un autre point de vue qu'il faut considérer. Un pilote qui serait ici constamment, qui serait au courant des conditions, il saurait par exemple que la Rivière St-Charles, tous les quais de la Rivière St-Charles sont libres. Alors, il pourrait entrer, et en voyant - c'est un gros navire, qu'est-ce qu'il y a d'espace. Maintenant, maintes et maintes fois, nous accostons, nous avons peut-être dix pieds en arrière et dix pieds en avant, c'est tout. Il fait noir, on vous demande si vous avez besoin de remorqueurs, vous êtes en dehors, vous dites: certainement. Le capitaine, bien entendu, c'est sûr qu'il veut des remorqueurs. C'est encore un autre point qu'il faut considérer. Nous croyons que les agents, que les armateurs, par le fait, ferait une économie en ce qui concerne les débardeurs. Maintes fois, les débardeurs sontobligés d'attendre sur le quai à ne rien faire, et ces gens-là les paient, bien entendu.

J'aimerais aussi dire qu'en ce moment, il y a plusieurs pilotes - on a déjà parlé des listes de pilotes qui font

les amarrages, du côté monnaie, c'est certainementpas très payant pour ceux qui font les amarrages, en ce moment. Premièrement, le coût pour amarrer un navire dans le port de Québec est en moyenne de vingt dollars ($20.00). Si par exemple on m'appelle chez moi pour faire l'amarrage d'un navire qui est en rade icidans le port, partir de chez nous pour me rendre au Bureau des Pilotes - un taxi - le taxi me charge à peu près trois dollars cinquante ($3.50), quelquefois deux dollars cinquante ($2.50), trois dollars($3.00), trois dollars cinquante ($3.50). Il faut maintenant se rendreà bord du navire, faire la manoeuvre, se rendre à quai, retourner au Bureau des Pilotes, ce qui coûte encore un dollar ($1.00), à peu près, et remonter chez nous, ce qui fait qu'après le retrait, si vous voulez, le dix pour cent (10%) au fonds de pension, l'impôt sur le revenu, les dépenses que j'ai mentionnées, le pilote, il ne lui reste absolument rien, ou s'il lui reste quelques dollars, c'est beau.

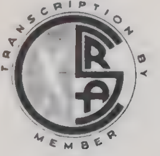
C'est dire que si aujourd'hui - si ces amarrages se font, c'est pour donner du service aux navires, et non pas recevoir une rémunération.

(ADVENANT 1:05 P.M., LA COUR EST AJOURNEE A 2:30 P.M.)

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT _

Je soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté comme tel, certifie que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G.OSCAR BOISJOLY, s.o.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, JCS,
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le dix-neuvième jour de septembre, l'an mil neuf cent soixante-trois, a comparu comme témoin en cette enquête:

CAPITAINE G. ROUSSEAU

Examen en chef continué.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Fédération des Pilotes du St-L.:

Q Capitaine Rousseau, à l'ajournement nous en étions à examiner la recommandation numéro 4 concernant les accostages à Québec. Est-ce que vous avez quoi que ce soit à ajouter concernant cette recommandation?

R Non, c'est à peu près tout.

Q Nous passons donc à la recommandation numéro 5, nombre de pilotes, c'est le nombre de pilotes dans la circonscription de Québec, soit augmenté d'au moins quatre (4), paragraphe 625. Vous avez certains commentaires - est-ce que vous auriez des observations sur cette recommandation?

R Bien...


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Est-ce que vous recommandez qu'aujourd'hui ..

R Premièrement, la première recommandation ici, il y a maintenant - il y aurait un ajustement à faire, c'est qu'il y a un pilote quin'avait pas travaillé pendant une certaine période de temps, et maintenant, il n'a plus son brevet, il a été remplacé, incessamment, tout dernièrement. Alors, ça devrait se lire maintenant comme trois pilotes.

Q Alors, en conséquence, il y aurait lieu d'amender la recommandation numéro 5 pour réduire le nombre des pilotes demandés à trois, à l'heure actuelle, étant donné qu'on a admis un nouveau pilote en remplacement d'un pilote.....

R C'est bien ça.

Q ..... qui était absent. Je vous exhibe en liasse photo-copie d'un télégramme et correspondance entrel'Autorité de Pilotage et la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent du neuf décembre mil neuf cent soixante-deux (1962) au dix (10) juillet mil neuf cent soixante-trois (1963) en rapport avec cette question de l'augmentation du nombre de pilotes dans votre circonscription. Pourriez-vous dire à la Commission si cette correspondance est bien celle qui a été échangée entre votre groupement et l'Autorité de Pilotage?

R Oui, c'est ça.

Q Pourriez-vous dire à la Commission comment vous en être arrivé à cette recommandation en vue d'augmenter le nombre de pilotes de quatre, et maintenant de trois? Est-ce qu'il y a eu des comités de formés à ce sujet-là?

R Voici, nous avons, comme j'expliquais, un comité qui s'occupe de très proche de tout le système d'apprentissage, et tous les apprentis et les aspirants apprentis-pilotes.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Comment s'appelle ce comité?

R Ce comité s'appelle le Comité de Promotion et d'Admission.

L'automne dernier, ce comité a étudié la questiondu nombre de pilotes, en a fait part - a fait son rapport, c'est-à-dire, au Conseil d'Administration. En plus, nous avons - je suis membre du jury d'examen qui consiste entre deux représentants du Département des Transports et trois pilotes de notre circonscription. Ces deux représentants du Département du Transport étaient le capitaine Allard qui était surveillant des pilotes ici à Québec, et l'autre était le capitaine Catinus qui était le surveillant régional des pilotes à Montréal.

Le jury d'examen, bien entendu, n'a pas les pouvoirs de se prononcer sur cette décision, - sur le nombre de pilotes. Mais tout de même, ces gens-là ont discuté de la question avec nous, ils étaient en connaissance de cause, ils connaissent les problèmes, vu qu'ils étaient attachés de très près à notre district, et puis eux-mêmes on fait, peut-être indirectement, à l'Autorité Centrale, à Ottawa, des recommandations à l'effet qu'on devrait nous accorder les pilotes que nous demandons.

Q Etiez-vous présent aux séances de la Commission lorsque le capitaine Catinus, surintendant régional du Pilotage sur le St-Laurent a déclaré qu'il était en faveur - qu'il s'était prononcé en faveur de votre demande d'augmentation des pilotes?

R Oui, j'étais présent.

Q Et étiez-vous présent devant cette Commission alors que le capitaine Allard, autrefois surveillant local des pilotes de la circonscriptions, a aussi déclaré qu'il était


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

favorable à l'augmentation de votre nombre de pilotes?

R Oui. Maintenant, nous avons écrit au surveillant local pour faire notre demande pour ces nouveaux pilotes. Si nous avons fait cette demande au surveillant local, c'est que lui - c'est que le capitaine Allard, depuis une certaine période de temps, nous avait demandé, au lieu d'écrire directement à l'Autorité à Ottawa, de bien vouloir essayer de passer par les différents stages du Département des Transports. Ainsi, nous avons écrit notre demande au capitaine Allard. Le capitaine Allard nous a répondu qu'il avait fait parvenir notre demande au capitaine Catinus. Le capitaine Catinus nous a aussi répondu qu'il avait envoyé notre demande un peu plus haut,et ainsi de suite, jusqu'à..... Mon Dieu..... pendant les mois d'hiver, où on n'avait pas de réponse, je me suis rendu moi-même à Ottawa.

J'ai averti le capitaine Allard que j'irais à la source, ou aussi près de la source que possible, pour voir qu'est-ce qu'on pourrait faire avec cette question, vu qu'on n'avait aucune réponse à notre lettre du vingt-neuf (29) décembre.

Q Quelle année?

R Mil neuf cent soixante-deux (1962). Maintenant, je me suis rendu avec le président du Comité de Promotion et d'Admission, qui est monsieur Vilandré Lafleur, à Ottawa. Nous avons rencontré monsieur Alan Cumyn, ainsi que la capitaine Jones. Nous avons discuté longuement de la question, et puis, par après, il nous a envoyé un télégrammenous demandant de bien vouloir spécifier - de donner des explications sur le pourquoi nous avions besoin de ces pilotes.

Alors, il nous a fallu s'asseoir dans notre bureau et écrire unelettre de trois pages, qui était le but de notre

demande.

Pour faire suite à cette lettre que nous écrivions à monsieur Alan Cumyn, le vingt-trois (23) avril...

Q Mil neuf cent soixante-trois (1963)?

R Mil neuf cent soixante-trois (1963), oui. Nous avons reçu une réponse à cette lettre qui m'était adressée à moi, personnellement, au bureau, qui était écrite par monsieur le Ministre des Transports, monsieur George McIlraith, et cette lettre du 10 juin 1963...

Q Qu'est-ce que disait le ministre, en substance?

R Bien, il disait entre autre que l'étude de la situation a été poursuivie plus avant et il semble maintenant que l'absentéisme en cause, qui augmente le travail des pilotes disponibles, pourrait être réduit dans une mesure importante, étant donné les raisons qui le motivent. Suivent quelques exemples extraits de nos dossiers.

Alors, monsieur le ministre fait une analyse des différents cas qui avaient été absents plus que d'ordinaire, pendant l'année mil neuf cent soixante-deux (1962). On parle par exemple de monsieur..... est-ce que je peux nommer le nom? - monsieur X, pilote, qui n'avait pas travaillé pendant tout près de quatre ans, dans notre circonscription, pour cause d'un accident assez grave d'automobile. Alors, il explique le cas de monsieur X en question, et il dit ceci, et je cite:

"L'état de santé de cet homme ne lui permet pas de reprendre le travail après ses trois années d'absence au cours desquelles il a accompli un voyage, en


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

1961, et l'on croit qu'il devrait être mis à la retraite."

Alors, depuis lors, ce monsieur a été mis à la retraite. Bien entendu, c'est nous qui payons la retraite.

Le numéro 3, ici, je passe sur un cas assez typique, au numéro 3, on mentionne un pilote, un monsieur X qui a été absent cent vingt jours en mil neuf cent soixante-deux, aucune explication satisfaisante n'a été donnée pour motiver ces absences. Ici, j'expliquerais que ce monsieur en question a vu sa licence, son brevet enlevé par l'Autorité du Pilotage eux-mêmes, et puis ils viennent nous dire ensuite qu'ils ne voient pas pourquoi ce monsieur n'a pas travaillé.

Un autre numéro - je peux tout donner des explications...

Q Oui, donnez des explications, c'est intéressant.

R Un autre monsieur X, le quatrième, il a été absent soixante-neuf jours en mil neuf cent soixante-deux; aucune explication satisfaisante n'a été donnée pour motiver ces absences. Ce monsieur en question, je l'expliquais, dans une lettre auparavant, avait eu un accident, s'était cassé une jambe à trois endroits, et il avait été hospitalisé pendant une certaine période de temps. Je l'expliquais icidans une lettre.....

Q Antérieure?

R Antérieure, et ainsi, encore.....

Q Quelle date, votre lettre?

R ..... est-ce que je peux continuer? Sur les explications du pilote numéro 4 en question, j'ai donné les explications à monsieur le ministre McIlraith, le dix (10) juillet


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

mil neuf cent soixante-trois (1963).

Q Subséquemment?

R Subséquemment, oui. De toute façon, j'avais mentionné dans ma première lettre, par exemple, si je peux...

Q Qu'est-ce que vous appelez: votre première lettre?

R Vingt-deux (22) avril mil neuf cent soixante-trois (1963), lorsque monsieur Cumyn me demandait des explications, mais sans donner le nom de qui que ce soit, je disais, par exemple, en page 2, je donnais des explications comme ceci, et je cite, c'est en anglais:

"Severe sickness: Again last year, we have had during the navigation season six pilots hospitalized and operated on for various sicknesses. This represents approximately 1% of absenteeism."

Monsieur Cumyn me demandait de donner des pourcentages sur l'absentéisme. C'est comme ça que j'ai expliqué, en premier lieu: "Other sicknesses (minor).

This takes into account pilots who have requested to be off the list for short periods due to minor ilness, sickness in the family, death, etc. This represents approximately 1% of absenteeism."

Et puis, j'allais plus loin, disant:

"Heart ailment": You may recall that during the 1959 season, when we were still operating from Father Point, the


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

St.Lawrence Seaway was inaugurated, thus bringing an unusual increase in traffic. Our members were called upon to make strenuous efforts in order to maintain traffic movement and render good services to shipping. "

Et je continuais...

Q Est-ce que vous auriez d'autres commentaires en rapport avec la lettre du ministre, du dix (10) juin mil neuf cent soixante-trois (1963), concernant les cas qu'il mentionnait?

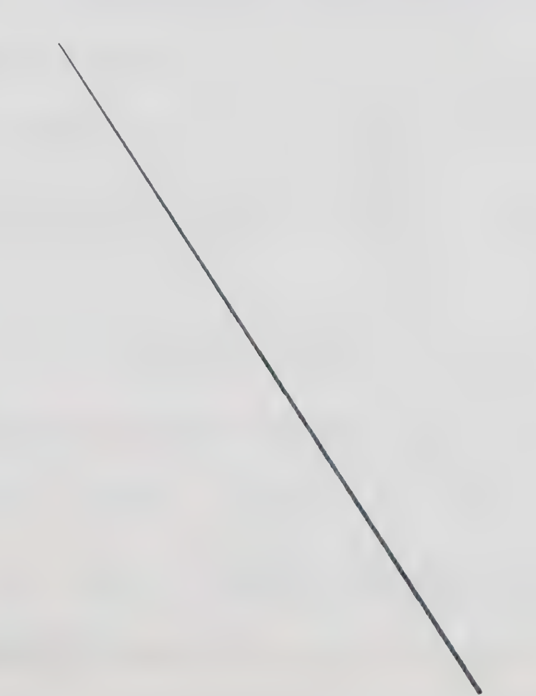
R Que lui mentionnait?

Q Oui, est-ce qu'il y en a d'autres?

R Le pilote en question, comme j'expliquais, a eu un accident, une fracture.

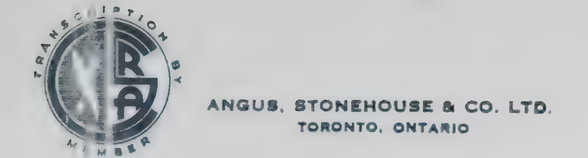
Q Vous référez au pilote numéro 4?

R C'est ça. Alors, il a été hospitalisé et il a marché avec des béquilles tout l'hiver. Il a pu reprendre son travail tant bien que mal, ce printemps, et il suit maintenant les autres.



Suite à la page 2,826


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q A votre connaissance, est-ce que l'autorité de pilotage était en possession de certificats médicaux appropriés à ce sujet?

R Je le crois. Ici, monsieur X, numéro 5, on dit qu'il a été absent 94 jours en mil neuf cent soixante-deux (1962), aucune explication satisfaisante n'a été donnée pour motiver ces absences. Ce monsieur en question n'est certainement pas un paresseux, c'est un gars qui suit le tour de rôle, mais pour une fois il s'est permis d'être malade assez sérieusement, et je crois que dans ce cas-là, il a été hospitalisé pour une longue période de temps, mais tout de même, on prétend qu'il n'aurait pas dû être malade. On n'a pas le droit d'être malade. Et puis, c'est comme ça. Alors...

Q Alors, est-ce que vous avez répondu à la lettre du ministre?

R Oui, j'ai répondu à la lettre du ministre, le dix (10) juillet mil neuf cent soixante-trois (1963), fournissant encore toutes les explications que je pouvais trouver, etpuis, à date, je n'ai pas encore eu de réponse à cette lettre du dix (10) juillet mil neuf cent soixante-trois (1963); nous attendons encore.

Q Concernant le pilote numéro 1 mentionné dans la lettre du dix (10) juin mil neuf cent soixante-trois (1963), où on vous réfère à un pilote qui aurait été absent durant presque trois années, est-ce qu'il avait été question de ce pilote lors de votre première entrevue avec les représentants de l'autorité


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

du pilotage à Ottawa?

R Quand?

Q Antérieurement à la date du dix (10) juin mil neuf cent soixante-trois (1963) et la première fois que vous avez rencontré monsieur Cumyn et le capitaine Jones à Ottawa?

R Il a été question de ce monsieur, et à notre grande surprise, personne ne savait, au bureau central à Ottawa, que ce monsieur ne pilotait pas, ça faisait trois ans que ce monsieur n'avait pas piloté, et ils ont été étonnés et surpris de ne pas savoir que ce monsieur ne travaillait pas. Il y a eu un manque quelque part.

Q A votre connaissance, est-ce que ce pilote en question avait produit un certificat médical?

R Il a dû certainement produire un certificat médical au bureau local, ici à Québec; le surveillant a dû en exiger un.

Q Je désirerais produire cet échange de correspondance, ainsi qu'unephotocopie d'un télégramme en date du dix-sept (17) avril mil neuf cent soixante-trois (1963), entre l'autorité de pilotage et la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent concernant l'augmentation du nombre de pilotes dans la circonscription, comme pièce 705.

Je passe enfin à la recommandation numéro 6 intitulée "Limites du tarif." Le paragraphe 226 se lit comme suit: " Que la limite actuelle de quinze mille tonnes net aux droits de pilotage pour la



jauge soit enlevée," et le paragraphe 627 commente cette recommandation. Est-ce que vous avez quelques commentaires personnels à ajouter à ce qui se trouve dans le mémoire?

R Ceci, pour nous - cette recommandation, pour nous, du côté monétaire, ne vaut pas grand chose, c'est-à-dire que ça ne représenterait pas une augmentation, mais c'est surtout une question de principe; je dirais qu'un navire qui a beaucoup plus de gain qu'un autre, c'est-à-dire, beaucoup plus gros qu'un autre, devrait certainement être un peu plus taxé que celui qui gagne beaucoup moins.

Q Est-ce que vous en avez beaucoup, des navires de plus de quinze mille tonnes net, dans la circonscription?

R Très peu, très très peu.

Q Pourriez-vous - auriez-vous une idée approximative, quel a pu être le nombre de tels navires durant la dernière saison, ou durant la saison actuelle?

R Cette saison, je crois que nous avons eu un navire qui était un peu plus gros que les autres et c'était un navire italien qui avait une jauge net de 16,544 tonnes et c'était exceptionnel.

Q Et à votre connaissance, l'an dernier, est-ce qu'il y avait eu des navires de plus de quinze mille tonnes net?

R Je ne crois pas; peut-être, mais....

(Monsieur le Commissaire Smith pose

quelques questions en anglais).

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Dans le mémoire qui n'est pas encore déposé devant la Commission, et qui est le mémoire de la Fédération des Armateurs du Canada, à la Commission Royale d'Enquête, on trouve, à la page 36, la déclaration suivante, page 36 du texte français, la Fédération des Armateurs se croit justifiée de penser qu'à même les gains des pilotes, des fonds de grève ont été créés. Est-ce qu'à votre connaissance, dans votre circonscription, tout au moins depuis que vous êtes dans le conseil d'administration, il s'est créé d'une façon directe ou indirecte ce qu'on appelle "un fonds de grève"?

R Non, jamais. Monsieur Ménard a déposé tous nos bilans des dernières cinq années, et puis, comme vous avez pu le constater, à chaque quinzaine, nous ne gardons presque pas d'argent en caisse, et puis, pour l'administration, pour les mois d'hiver, nous gardons à peu près..... l'année dernière, je crois que nous avons gardé un peu plus de neuf mille dollars ($9,000.00). Alors, en réponse... c'est: non.

Q Un peu plus loin - pardon, à la page 35 A du texte anglais, page 29, on déclare ce qui suit, et je cite en anglais:

"... and it is not difficult to appreciate the power thus vested by reason of these


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

arrangements in the Board of Administration or Governing Committees of the Corporations and the Board of Administration of the Federation of the St. Lawrence River Pilots over the rank and file of the membership, let alone the coercive influence that can be exercised by the majority over a dissenting minority within the district Corporations themselves or even over the small group of those who may have wished to remain outside of the Corporations."

A votre connaissance, et dans votre groupement, s'est-il jamais exercé ce qu'on appelle dans le texte anglais "coercive influences" sur la minorité dissidente?

R Non, au contraire, je me suis efforcé - j'ai demandé aux membres de ne pas avoir des paroles désobligeantes envers ces confrères qui ne sont pas dans la Corporation; et, remarquez bien que si le conseil d'administration, - c'est-à-dire les trois tiers des pilotes voulaient abolir l'Association, nous aurions le pouvoir de le faire, et nous ne l'avons pas fait.

(Le témoin est transquestionné en anglais par Me Mason et par Me Brisset.)

ADVENANT 5:00 HEURES P.M., LA COUR EST AJOURNEE AU LENDEMAIN A 10:00 HEURES A.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

QUEBEC

P. Q.

VOLUME No.: ~~63~~ 68F

DATE:

SEPTEMBER 20, 1963.

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383




TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

Me COLIN MASON,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me R. MACGILLEVRAY,
procureur du Ministère des Transports:

VOLUME 63 - Page 2,833 à 2,906

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 20 septembre 1963.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

I N D E X

SEANCE DU 20 SEPTEMBRE 1963

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le vingtième jour de septembre, l'an mil neuf cent soixante-trois, a comparu comme témoin en cette enquête:

ARMAND LESSARD, déjà entendu.

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Lessard, je vous avais demandé, il y a quelque temps, de dire exactement à la Commission comment - au moyen de quel calcul l'exhibit 589 avait été préparé. L'exhibit 589, c'est l'exhibit qui donne le nombre moyen de voyages, nombre de pilotes effectifs, etc.?

A Pour mil neuf cent cinquante-neuf (1959) et mil neuf cent soixante (1960), les rapports ont été compilés à la fin de l'année. Nous avons pris la moyenne du tour de rôle pour un, et ceux qui avaient moins ont été additionnés.

Q Un instant. Vous avez pris pour mil neuf cent cinquante-neuf (1959) et mil neuf cent soixante (1960)...

R Mil neuf cent cinquante-huit (1958), mil neuf cinquante-neuf (1959) et mil neuf cent soixante (1960).


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Vous avez pris la moyenne du tour de rôle?

R La moyenne du tour de rôle.

Q Qu'est-ce que c'est ça, la moyenne du tour de rôle?

R La moyenne du tour de rôle, c'est ce qui est reconnu comme la généralité du tour.

Q Ah bon. D'accord. Puis, qu'est-ce que vous avez fait?

R Ceux qui avaient moins, nous les avons additionnés.

Q Additionnés à quoi?

R Additionné leur nombre de voyages.

Q Oui?

R Et c'est ce qui nous a donné la différence de ce qu'ils ont fait, de ce que ceux-là ont fait, comparés avec ceux qui ont travaillé toute la saison. Ca nous a donné la moyenne d'absences.

Q Pour les années mil neuf cent cinquante-huit (1958), mil neuf cent cinquante-neuf (1959) et mil neuf cent soixante (1960), sur l'exhibit 589, vous nous dites que vous avez pris la moyenne du tour de rôle?

R Comme base.

Q Alors, la moyenne du tour de rôle, vous souvenez-vous qu'est-ce que c'était, durant ces années-là?

R Aux alentours de cent (100).

Q Alors, cent voyages, ça c'était le nombre de voyages qu'un pilote aurait dû faire?

R Normalement aurait dû faire. Celui qui avait fait cent vingt-cinq (1925) était considéré également comme

seulement un pilote; celui qui a fait soixante-quinze (75) était considéré comme ayant travaillé les trois quarts de la saison. Celui-là qui avait quatre-vingts (80) voyages était calculé comme huit dixièmes.

Q Alors, après avoir établi tous ces chiffres-là, le nombre de pilotage à cent pour cent (100%)...

LE PRESIDENT:

Q Est-ce que je peux ainsi prendre un exemple simple pour comprendre: disons que vous avez trois pilotes, il y en a un qui a fait cent (100) voyages, un autre cinquante et un autre n'a pas travaillé de l'année. Alors, par conséquent, ça fait cent cinquante (150) voyages?

R Cent cinquante (150) voyages pour les trois (3) pilotes.

Q Alors, la moyenne serait de cinquante (50)?

R Oui, cinquante (50)pour ceux-là; ils auraient dû faire trois cent (300)...

Q Ils auraient dû faire trois cent (300)?

R Ils auraient dû faire trois cent (300). Comme ils ont fait seulement cent cinquante (150) à trois (3), ça fait une différence - ces trois pilotes-là sont considérés comme la moitié d'un pilote.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Vous avez établi le nombre de pilotes à cent pour cent (100%), c'est-à-dire, ceux qui avaient fait la moyenne de toursou au-delà de la moyenne de tours ?

R Au-delà de la moyenne.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Ensuite, vous avez calculé ceux qui avaient fait moins que la moyenne?

R Oui.

Q Vous avez établi leur pourcentage d'efficacité individuellement?

R Oui.

Q Ft qu'est-ce que vous avez fait après ça?

R Après ça..... en ayant la moyenne d'efficacité de ces pilotes-là, supposons qu'ils étaient six (6) qui ont fait la moitié, c'est considéré seulement comme trois (3) pilotes, il se trouve à y en avoir trois (3) d'absents.

Q C'est de cette façon-là que vous êtes arrivé au nombre de pilotes effectifs?

R De pilotes effectifs, pour mil neuf cent cinquante-huit (1958), mil neuf cent cinquante-neuf (1959) et mil neuf cent soixante (1960), avec soixante-six point sept (66.7), pour mil neuf cent cinquante-huit) 1958) soixante-onze (71) pour mil neuf cent cinquante-neuf (1959), et soixante-douze point trois (72.3) pour mil neuf cent soixante (1960).

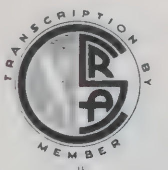
Q Et la moyenne que vous avez faite sur les gains bruts, vous avez divisé le revenu brut du district par le nombre de pilotes effectifs?

R Oui monsieur.

Q Et la moyenne des voyages par pilote effectif, comment l'avez-vous établie?

R Le total de comptes faits divisé par la moyenne des pilotes effectifs.

Q Alors, là, vous vous êtes basé sur le nombre de comptes faits?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Oui.

Q Il y a un compte par voyage?

R Oui monsieur.

Q Il y a un compte aussi pour un tiers de voyage ou un demi-voyage?

R Dans le cas - on compte un compte pour un tiers quand le compte est seul. Souvent on additionne deux tiers pour donner un voyage; si on les additionne tous les deux pour faire un voyage, il y a seulement un compte.

Q Seulement un compte?

R Oui.

Q Est-ce que les déplacements de navires sont compris dans le nombre de voyages?

R Non monsieur.

Q Alors, ça, c'est tout simplement des voyages entre Québec, Les Escoumins, ou Port-Alfred ou Chicoutimi?

R Oui monsieur.

Q Et les autres ports intermédiaires, s'il y a eu des voyages?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, je pense que vous avez apporté des documents aussi concernant les mois de juillet, l'ouvrage qui s'est fait durant les mois de juillet?

R Oui monsieur.

Q Je ne me souviens pas trop quelle année?

R C'a été demandé pour mil neuf cent soixante (1960), mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante-deux (1962).


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Qu'il plaise à la Commission, je voudrais déposer ce document sous la cote 707, intitulé "Comparative Report of Pilotage Earnings" pour le mois de juillet des années 1960, 1961 et 1962.

Voulez-vous référer à la première page de ce document-là, pour l'année mil neuf cent soixante (1960), et expliquer à la Commission ce qu'il contient, en commençant par la colonne de gauche?

R Dans la colonne "inward", c'est le total des comptes pour les montées, en argent; la deuxième colonne est le total des comptes faits pour les descentes.

Q Alors, les montées et les descentes, est-ce que c'est uniquement Québec - Les Escoumins, ou si ça peut comprendre Québec, Port-Alfred ou Chicoutimi, ou Port-Alfred - Les Escoumins?

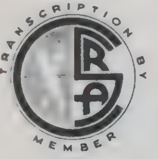
R Oui.

Q Est-ce que ça comprend aussi les voyages qui auraient été faits dans un sens ou dans l'autre à des ports intermédiaires?

R Oui monsieur.

Q Voulez-vous continuer?

R Dans la troisième colonne, c'est le total des comptes faits pour les déplacements, mouvements; l'autre colonne c'est le total des comptes faits pour les détentions; quatrième colonne, ce sont les cancellations. La colonne suivante, D.P.F., sans pilote , et l'abréviation de "Decayed Pension Fund", parce que ces montants vont directement au fonds de pension; la colonne suivante, T.O.C., l'abréviation de "Tonnage Over Charge"; ces montants, comme il a été lu précédemment, ce sont des charges


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pour les bateaux qui n'ont pas d'enregistrement britannique, et pour lesquels on augmente le tonnage de vingt pour cent (20%).

Q Maintenant, ici, je vous arrête. Vous dites - vous avez parlé de charges et de comptes. Est-ce que c'est uniquement les comptes envoyés durant le mois de juillet, ou si c'est le travail fait durant le mois de juillet.

R Ce sont les comptes envoyés ou les comptes faits dans le mois de juillet.

Q Est-ce qu'il n'arrive pas, à la fin du mois, que l'ouvrage puisse se faire dans le mois de juillet, tandis que le compte ne sera envoyé que dans le mois d'août?

R Oui, quand nous n'avions par reçu le compte, le compte n'était pas fait avant de l'avoir reçu.

Q Merci. Continuez.

R La colonne suivante, ce sont: "Pilot Boats", les charges faites pour l'embarquement et le débarquement des pilotes à la Pointe-au-Père ou aux Escoumins. Ces charges sont remises au Receveur Général du Canada. Et, après ça, il faut aller à la dernière colonne: "A", ce sont les charges pour les bateaux au-dessus de mille (1,000) tonnes et les bateaux-passagers.

Q Alors, à la colonne à l'extrême droite?

R A l'extrême droite, ce sont des charges pour les pilotes de Classe "A".

Q Je vois: 4 = 100. Ca veut dire qu'il y a eu quatre pilotages de classe "A"?

R Quatre pilotages de classe "A" à vingt-cinq dollars($25.00), ce qui faisait cent dollars ($100.00). Et la colonne suivante, c'est le total des comptes envoyés cette journée-là. La deuxième partie, intitulée "Number of Accounts", c'est le


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

nombre de comptes: quarante-neuf (49) en montant, trente-deux (32) descendant, treize (13) "mouvages", six (6) détentions, zéro (0) cancellation, zéro (o) D.P.F., aucune note de débit, aucune note de crédit, qui a fait un total de cent comptes.

Q Cent comptes?

R Oui.

Q Et le chiffre à droite du chiffre cent (100), le chiffre soixante-treize (73), qu'est-ce que ça indique, ça?

R Un instant..... ça fait longtemps qu'on ne se sert plus de cette formule-là..... je me le demande..... soixante-treize (73), je ne sais pas qu'est-ce qui en est aujourd'hui.

Q Alors, ça serait ainsi pour le reste de cette colonne-là, sous le chiffre soixante-treize (73), l'avant-dernière colonne à droite, vous ne savez pas ce que ce chiffre-là représente?

R Un instant..... soixante-treize (73), c'est le nombre de changements de pilotes, si vous voulez, de la colonne soixante-treize (73), avec le "Boat Change", soixante-treize changements de pilotes à vingt dollars($20.00) donnent $1,460.00.

Q Des changements de pilotes qui se font à quel endroit?

R Aux Escoumins ou à la Pointe-au-Père.

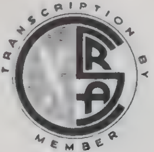
Q Aux Escoumins où à la Pointe-au-Père, suivant le cas?

R Suivant le cas.

Q Ca ne comprend pas les changements de pilotes à Québec?

R Du tout.

Q Maintenant, si vous voulez tourner la page


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

et expliquer ce document à la Commission?

R En mil neuf cent soixante et un (1961), on a demandé de différentier les gains en tirant d'eau et en tonnage. C'est pourquoi ces item sont différenciés. Durant le mois de juillet mil neuf cent soixante et un (1961), il y a eu neuf cent soixante-dix-sept (977) voyages dont le tirant d'eau a rapporté $111,000.00, et le tonnage a rapporté $33,000.00.

Q Il y a eu soixante-dix sept (77) voyages?

R Soixante-dix sept (77) voyages comme "A".

Q Et cent un (101) "mouvages"?

R Cent un (101) "mouvages". Le tonnage "overcharge" pour les bateaux non enregistrés en Angleterre a remporté le montant de $557.41. Plus bas, il y a eu cent un (101) "mouvages" qui ont rapporté $2,400.00; il y a eu quatre (4) ajustements de compas ou D.F.; il y a eu cinquante-sept (57) détentions.

Q Cinquante-deux (52) ou cinquante-sept (57)?

R Cinquante-deux (52) détentions qui ont rapporté $740.00. Il y a eu trois (3) cancellations qui ont rapporté $30.00, et huit cent quatre-vingt-treize (893) embarquements de pilotes à $20.00.

Q Ca peut être le débarquement aussi?

R L'embarquement ou le débarquement.

Q Et au bas complètement de la feuille, vous avez le nombre de voyages sans pilote?

R Sans pilote.

Q Il y en a eu huit (8) au mois de juillet mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Oui, $399.28.

Q Maintenant, voulez-vous tourner la page.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Je comprends que c'est toujours une déclaration comparative que vous avez faite de trois (3) années: mil neuf cent soixante (1960), mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante-deux (1962). Sur la feuille précédente, vous aviez mil neuf cent cinquante-neuf (1959), mil neuf cent soixante (1960) et mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Oui.

Q Maintenant, avant mil neuf cent soixante et un (1961), cette deuxième feuille "Comparative Report of Pilotage Earnings", est-ce que vous la remplissiez, ou si vous remplissiez uniquement la première feuille du document 707?

R Uniquement la première.

Q Alors, sur la deuxième feuille de ce document-là, les chiffres qui sont là pour mil neuf cent cinquante-neuf (1959) et mil neuf cent soixante (1960) sont extraits d'autres records?

R C'est un autre record.

Q Maintenant, pour revenir à la pièce 589, vous nous avez dit comment vous avez fait les calculs pour mil neuf cent cinquante-huit (1958), mil neuf cent cinquante-neuf (1959) et mil neuf cent soixante (1960). Maintenant, voulez-vous nous dire comment vous avez fait les calculs pour mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Pour mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante-deux (1962), ce sont..... les rapports ont été compilés mensuellement, et pour compiler ces rapports ce sont les absences - le total des absences du mois, divisé par le nombre de jours du mois qui donnait le nombre, moins l'absence. Et ce nombre moyen était soustrait du nombre total des pilotes.

Q Alors, en prenant mil neuf cent soixante-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

deux (1962), le nombre de pilotes efficaces ou effectifs, plutôt, est de soixante-neuf point cinquante-cinq (69.55)?

R Oui monsieur.

Q Sur soixante-dix-sept (77) pilotes?

R Oui monsieur.

Q Et la moyenne des absences journalières pour cette année-là serait de combien?

R Sept point quarante-cinq (7.45).

Q Sept point quarante-cinq (7.45) absences journalières?

R Oui monsieur.

Q Alors, ça veut dire qu'il y avait une moyenne de sept pilotes et demi absent par jour?

R Oui monsieur.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Alors, si je comprends bien la réponse que vous avez donnée à mon confrère, pour mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante-deux (1962), vos calculs sont basés sur le nombre de jours d'absences?

R Oui monsieur.

Q Est-ce que c'est votre opinion que c'est trompeur de classer comme pilotes effectifs, et dans un même tableau, des chiffres qui sont basés sur deux bases différentes?

R C'est entendu, je l'ai dit précédemment.

Q Et vous avez fait ces calculs sur des instructions que vous avez reçues du Ministère, en mil neuf cent soixante et un (1961), je pense bien?

R Oui monsieur.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Avez-vous reçu, au cours de l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), des nouvelles instructions du Ministère, vous avisant decalculer des pilotes effectifs sur une base différente de celle de mil neuf cent soixante et un (1961)?
R Je ne me rappelle pas, je ne crois pas.
Q Vous ne croyez pas. Vous avez eu l'occasion de fouiller votre dossier, j'imagine, à l'occasion de la préparation de ces documents?
R Oui monsieur.
Q Et vousn'êtes tombé sur aucune lettre du Ministère, qui vous aurait donné des instructions différentes?
R Non monsieur.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Lessard, est-ce qu'il serait juste de dire que le mois de juillet, durant la saison de navigation, est un des mois le plus occupé au point de vue pilotage?
R Généralement, oui.
Q Monsieur Lessard, vous êtes au courant que le navire de Sa Majesté le H.M.C.S. "Proverder" a fait des voyages d'essai ce mois-ci, qui ont duré quatre (4) jours?
R Oui monsieur.
Q Monsieur Lessard, je vous exhibe un document qui semble être le calcul des droits de pilotage relativement à ces voyages d'essai, et je vous demanderais de me dire si en effet il s'agit bien d'un état préparé par votre bureau pour déterminer les frais de pilotage en regard de ce voyage d'essai?
R Oui monsieur.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Il apparaît au document que deux pilotes ont été employés pendant ces quatre jours, n'est-ce pas?

R Oui monsieur.

Q Voulez-vous produire ce document comme exhibit 708?

R .....

Q Je constate à ce document, au point de vue des charges de pilotage au propriétaire du navire, il a été chargé trente-deux tiers de voyage. Est-ce exact?

R Oui monsieur.

Q Et ceci est calculé d'après quel règlement?

R D'après les règlements généraux de collection des droits de pilotage, le tonnage, comme vous pouvez le voir, dans le bas, était de sept mille huit cent cinquante tonnes (7,850 T) à trois quarts de cent la tonne; trente-deux tiers de voyage a donné $628.05. Le tirant d'eau du navire était dix-neuf pieds (19'), à $ 5.20 du pied, qui faisait $98.80 pour le navire, et trente-deux tiers de voyage a donné $1,053.87). Les quatre "mouvages" à $20.00 ont remporté $80.00; la détention a rapporté $195.00.

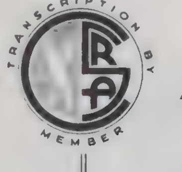
Q Soit un total, pour les deux pilotes de $1,956.92?

R Oui monsieur.

Q Je reviens au nombre de voyages: trente-deux tiers. Est-ce que ce nombre de voyages a été calculé d'après la division du district, en trois sections?

R ..... pas précisément; dans le cas des voyages d'essai, il a été entendu de donner un tour par soixante (60)ou quantre-vingt-dix (90) - par quatre-vingt-dix (90) milles.

Q En d'autres termes, vous ne suivez pas


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

les règles générales d'allouer un demi-tour par tiers de distance, dans le district?

R Non, nous donnons un demi-voyage par tiers, de droits de collection, mais seulement que, je veux dire que les divisions du district en tiers n'ont pas été suivies parce que si un pilote.... un pilote pourrait faire trente (30) milles et avoir droit, s'il franchissait la ligne de démarcation d'une zône, il aurait droit à deux tiers de voyage, qui peut être, dix, douze ou trente milles, suivant le cas.

Q En d'autres termes, si vous suiviez la règle normale allouant plus que la règle alloue lorsqu'un navire traverse la ligne de démarcation, le compte aurait été considérablement plus élevé, beaucoup plus élevé.

Q Une dernière question: combien de tours au point de vue calcul de tours, avez-vous alloué à chacun des deux pilotes en regard de ce voyage d'essai?

R Cinq tours et demi chacun.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie que la déposition qui précède est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G.OSCAR BOISJOLY,
Sténographe officiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le vingtième jour de septembre, l'an mil neuf cent soixante-trois, a comparu comme témoin en cette enquête:

MONSIEUR JOSEPH-ARTHUR MAHEUX, déjà entendu, lequel étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit ce qui suit:

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Maheux, je crois qu'à ma demande, vous avez préparé certains documents, entre autres un document donnant approximativement le nombre de navires qui sont passés tout droit en descendant, par suite de mauvaise température?

R Oui monsieur, c'est-à-dire que ce n'est pas moi qui a préparé ça; on a demandé l'information à l'officier en charge des Escoumins.

Q Je voudrais produire ce document sous la cote 709, Votre Seigneurie: nombre de navires qui n'ont pas été capables de débarquer leurs pilotes aux Escoumins à cause de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER


ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

la température, et ceci pour les années de mil neuf cent cinquante-deux (1952) à mil neuf cent soixante-deux (1962) inclusivement.

Q Vous reportant à ce document, voulez-vous expliquer les entrées qu'on y trouve pour l'année mil neuf cent soixante-deux. Je vois que vous avez mis en plusieurs endroits le mot "Sea". Qu'est-ce que ça veut dire "Sea"?

R C'est qu'on n'avait pas la destination du navire dans ce temps-là, par exemple, c'est-à-dire qu'on n'avait pas - pour quelques-uns, on l'avait, comme le Ryndam, le pilote est traversé en Europe, l'Empress of Canada, le pilote est traversé en Europe, le Nordfarer, le pilote a débarqué peut-être dans une station de l'Atlantique, ou peut-être même dans un port du St-Laurent, mais de toute façon, il n'est pas débarqué aux Escoumins. Le Sun Flower est dans le même cas, le Carinthia, le pilote a traversé l'Atlantique.

Q Alors, cet exhibit-là, 709, pour l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), la première colonne représente quoi, la colonne de l'extrême gauche?

R Ca représente la date où le piloten'est pas débarqué, l'heure et la date.

Q Ensuite, il y a le nom du navire?

R Le nom du navire, le nom du pilote, la destination du pilote, c'est-à-dire où on a su qu'il avait débarqué, quand on l'a su, et le nom du navire qui devait le débarquer aux Escoumins.

Q Du bateau-pilote?

R Oui, le bateau-pilote qui normalement aurait dû débarquer le pilote.

Q Voulez-vous expliquer, au bas tout àfait



de l'exhibit, il y a trois entrées, et à l'extrême droite, on voit que le Citadelle aurait dû débarquer les pilotes durant les mois de novembre, décembre, apparemment, mil neuf cent soixante-deux (1962). Est-ce que le Citadelle était encore en opération?

R Oui.

Q Aux Escoumins?

R Oui, en autant que je me rappelle, le Citadelle était stationné à Tadoussac, et puis les navires se sont rendus quand même aux Escoumins, et puis il leur aurait fallu attendre que le Citadelle les rejoigne, et dans ce cas-là, en autant que je me rappelle, les navires, attendu qu'ils allaient dans un port du St-Laurent où ils pouvaient descendre le pilote, ont préféré ne pas attendre et continuer avec le pilote.

Q Savez-vous s'il y avait un bateau-pilote aux Escoumins à ce moment-là?

R Non, je ne crois pas, il n'y avait pas de bateau-pilote aux Escoumins, il avait dû aller s'abriter à Tadoussac, du moins, en autant que je me rappelle, il avait dû aller s'abriter à Tadoussac par rapport au mauvais temps, et quand les bateaux sont passés, le Citadelle, dans l'occurrence, aurait été obligé de sortir et courir après les bateaux, ce qui aurait pu occasionner un certain retard, mais les navires ont décidé, attendu qu'ils devaient aller à Sydney, - eux, je crois qu'ils n'allaient pas là - il y avait une certaine entente que le bateau-pilote de Sydney débarquait les pilotes du St-Laurent quand la demande leur était faite, et de toute façon, en autant que je me rappelle, le Citadelle était à Tadoussac; il n'y avait pas de bateau-pilote aux Escoumins.

Q Maintenant, est-ce que vous, à votre bureau à Québec, vous recevez les rapports de température des


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Escoumins?

Q Est-ce que vous en prenez connaissance?

R Pas toujours, mais presque.

Q Voulez-vous me dire si la température de mil neuf cent soixante-deux (1962), dans le mois d'avril, octobre, novembre et décembre, a été beaucoup plus sévère que la température des mêmes mois pour les années précédentes?

R Non, je ne peux pas vous dire ça; il faudrait.....

Q Je constate qu'en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), un pilote seulement a passé tout droit. En mil neuf cent soixante (1960), deux pilotes; en mil neuf cent soixante et un (1961), un pilote, et en mil neuf cent soixante-deux, (1962), treize pilotes?

R Je ne dirai pas que c'est dû seulement à la plus mauvaise température en mil neuf cent soixante-deux qu'en mil neuf cent soixante et un (1961), ou mil neuf cent soixante (1960) et mil neuf cent cinquante-neuf (1959) , mais je suis d'opinion que les conditions étant changées, c'est-à-dire que par exemple pour les années que le Citadelle était là, je vous ai expliqué que le Citadelle était à Tadoussac, tandis que dans le cas du quatorze (14) avril...

Q Quelle année?

R Mil neuf cent soixante-deux (1962), ou le Canada Pilot numéro 9 était stationné aux Escoumins, il y avait certainement des tempêtes, et je ne suis pas en mesure de dire si c'était pire en mil neuf cent soixante-deux qu'en mil neuf cent soixante et un (1961) ou mil neuf cent soixante (1960), mais de toute façon, le Canada Pilot ne pouvait pas donner le service que le

Citadelle donnait.

Q La station a été changée de Pointe-au-Père aux Escoumins en quelle année?

R En mil neuf cent soixante (1960).

Q En mil neuf cent soixante (1960)?

R Mil neuf cent soixante (1960).... oui, c'est mil neuf cent soixante (1960)..... mil neuf cent soixante, (1960), oui.

Q En mil neuf cent soixante (1960). Et je crois que vous avez préparé, à ma demande, un document donnant le nom, la nationalité des navires qui ont voyagé dans le district de Québec durant l'arrêt de travail de mil neuf cent soixante-deux?

R Oui monsieur.

Q Vous avez indiqué divers noms et diverses dates. Voulez-vous vous reporter à l'exhibit 706 et expliquer les informations que vous avez données, en commençant par la gauche, s'il vous plaît?

R Oui. Le nom du navire, la nationalité, l'heure d'arrivée aux Escoumins, parce que la première feuille démontre les bateaux en montant. Alors, l'heure qu'ils sont arrivés aux Escoumins, l'heure d'arrivée à Québec comme nous l'avions, la date à Québec ou ailleurs - non, c'est seulement à Québec - le tonnage que nous avons pris dans le registre, et puis le tirant d'eau, quand nous l'avons eu, nous l'avons marqué.

Q Où avez-vous obtenu les informations que vous avez insérées dans cette pièce-là?

R Du bureau même, c'est-à-dire que ces bateaux-là sont arrivés à la station...

Q Vous dites: aux Escoumins?

R Aux Escoumins, oui. Et puis, on leur a dit


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

qu'il n'y avait pas de pilote à la station. Alors, ils ont continué tout droit.

Q Et les heures d'arrivée à Québec, où les avez-vous prises?

R D'abord, toujours par notre bureau, en voyant passer le navire en face du bureau.

Q Et le tonnage, vous l'avez indiqué. Le tirant d'eau?

R Le tirant d'eau, comme vous pouvez voir, on manque d'informations; quand il n'y avait pas de pilote à bord, on ne savait pas quel était le tirant d'eau.

Q Les tirants d'eau que vous avez indiqués, où les avez-vous obtenus?

R Si vous remarquez, c'est des bateaux qui sont arrêtés à Québec, ou de Port-Alfred; nous l'avons eu des agents.

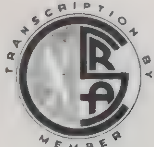
Q Maintenant, durant cette période d'arrêt de travail, est-ce que vous avez eu des demandes pour des pilotes?

R Oui.

Q Combien de demandes avez-vous eues? Vous souvenez-vous, à peu près?

R Je crois bien que tous les navires qui sont mentionnés sur ces feuilles-là auraient tous pris des pilotes, s'il y en avait eu. Sans avoir eu absolument une demande officielle, nous l'avons toujours eue officieusement. On peut supposer que tous ces navires-là auraient pris des pilotes si nous en avions eu à leur donner.

Q Maintenant, est-ce que vous aviez été avisé - est-ce que votre bureau avait été avisé de l'arrêt de travail,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

avant que l'arrêt ne se produise?

R Officiellement, non, pas à ma connaissance. Nous n'avons pas été avisés.

Q Alors, comment avez-vous su que vous n'aviez plus de pilotes?

R Ah bien, officieusement, on le savait.

Q Même après que la grève ne fut en route, est-ce qu'on vous a fait part que les pilotes ne seraient pas disponibles pendant une période de temps définie ou indéfinie?

R Non, je ne me rappelle pas.

Q Est-ce que vous avez reçu aucune communication officielle de la part de la Corporation des Pilotes ou d'un autre organisme représentant les pilotes?

R Pas moi, mais je n'étais pas surveillant dans le temps.

Q Vous n'étiez pas surveillant?

R Non. Il peut arriver que l'autorité ait été avertie, mais..... je ne suis pas au courant.

Q Est-ce que vous êtes au courant si ces navires-là ont eu des accidents?

R Pas que je sache.

Q Dans le district?

R Pas que je sache.

Q Vous avez eu des demandes officieuses pour des services de pilotes?

R Bien voici: d'abord: on a certainement eu des demandes des navires, au bureau, il y a eu des appels téléphoniques des agents, nous demandant des pilotes. Je me rappelle même que dans le cas du bateau Batory, lorsqu'on nous a appelés,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

on nous a dit: "Prenez en note l'heure qu'on vous appelle", parce qu'on n'a pas l'intention de payer le compte si vous n'avez pas de pilote à nous donner, on va partir quand même.

Q Et quelle réponse donniez-vous aux gens qui vous demandaient des pilotes durant cette période de temps?

R Bien, exactement les termes employés, je ne pourrais pas vous les dire, mais de toute façon...

Q A peu près?

R On disait que nous n'avions pas de pilotes sur la station, et que nous croyions que c'était un arrêt temporaire ou momentané, si on veut; aussitôt qu'on en aurait en main, qu'on en fournirait.

Q Est-ce qu'à votre connaissance, votre bureau ici de Québec, ou celui des Escoumins aurait adressé des messages aux navires en général, les avisant du fait qu'iln'y avait pas de pilotes ici?

R Je ne crois pas.

Q Est-ce que votre bureau de Québec ou des Escoumins a envoyé des messages avisant le navire de ne pas remonter le fleuve?

R Certainement pas. On a peut-être répondu à des messages, mais on n'a certainement pas avisé les bateaux que nous n'avions pas de pilotes.

Q Vous dites que vous avez peut-être répondu à des messages. Vous souvenez-vous des réponses que vous auriez données aux messages que vous auriez reçus?

R La réponse, c'était sensiblement la même, c'est que nous n'avions pas de pilotes, et malheureusement, nous ne pouvions pas en fournir.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

TRANSQUESTIONNE par
Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Maheux, je vous réfère à la pièce 709, et aux trois derniers cas mentionnés. C'est cette pièce en rapport avec le navire Citadelle. N'est-ce pas que le navire Citadelle a été vendu au cours de l'été mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Vendu?..... je ne crois pas qu'il se soit vendu en mil neuf cent soixante-deux.

Q Est-ce qu'il a été - est-ce qu'il est vendu maintenant?

R Il est vendu maintenant, mais je ne crois pas que ça soit en mil neuf cent soixante-deux (1962), qu'il ait été vendu. Il a été vendu, si je me rappelle bien, dans l'hiver suivant son départ des Escoumins. Donc, ça serait.....il me semble que ça fait plus long que ça; ça serait l'hiver passé, l'hiver dernier?

Q Ca serait l'hiver dernier. En même temps, il vous semble que ça fait plus longtemps que ça?

R Il me semble ça, oui.

Q Est-ce que ça ne serait pas possible que ce soit l'hiver précédent?

R C'est chose possible.

Q Etes-vous certain, par exemple, que le vingt-six (26) novembre, et, présumons, mil neuf cent soixante-deux, disons, le pilote G. Rousseau aurait été amené à Sydney, en mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R D'après ce que je peux voir, il faudrait vous expliquer un p'tit peu..... c'est possible que..... d'abord, cette


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

feuille, comme vous pouvez voir, c'est un photostat des détails que nous avons reçus des Escoumins. Quand je vous ai dit que je pensais, je pense que c'est plus tard que l'année dernière, il est possible qu'au lieu d'être en mil neuf cent soixante-deux, que ces trois-là s'appliquent à une année précédente; mais quand on mentionne quele Citadelle était sur la station des Escoumins, il se peut que ce soit antérieurement à mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q N'est-ce pas possible, en fait, que les trois derniers noms de navires mentionnés s'appliquent à des dates fort antérieures, et même que ça pourrait remonter à mil neuf cent cinquante-neuf (1959), et que ce soit à Pointe-au-Père que ces trois incidents soient survenus?

R Il est possible, oui, là, je vais vous dire .....

Q Ecoutez, je ne vous dis pas ça pour vous accuser d'avoir cherché à nous tromper?

R Non, mais je veux vous expliquer: je crois que nous avons découpé plusieurs télétypes pour les réunir ensuite pour faire le photostat en question, et il est fort possible que ces trois navires-là aillent à des années antérieures à ça.

Q Alors, ce qui laisserait, d'une façon certaine, pour l'année mil neuf cent soixante-deux, trois dates, soit les quatorze (14) avril, seize (16) novembre et quatre (4) novembre?

R Vingt-sept octobre.

Q Et le vingt-sept (27) octobre. Quatre dates à l'occasiondesquelles le bateau-pilote des Escoumins n'aurait pas été capable de débarquer les pilotes?

R Oui.

Q Je vous demanderais de prendre la pièce


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

706, maintenant. Vous étiez à la station de pilotage de Québec entre le six (6) avril et le quatorze (14) avril mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Oui monsieur.

Q N'est-il pas vrai que durant cette période, la température était exceptionnellement belle?

R En autant que je me rappelle, oui.

Q Vous rappelez-vous si durant cette période on avait procédé à l'installation de bouées, dans la circonscription de Québec?

R Je n'ai pas les dates que les bouées ont été installées, mais je suis d'opinion qu'elles devaient être en place.

Q N'est-il pas vrai qu'en fait on avait fait des efforts exceptionnels pour installer rapidement les bouées, pour diriger les navires?

R Je ne suis pas en mesure de vous répondre là-dessus.

Q N'est-il pas vrai que toutes les aides à la navigation, sur la rivière, fonctionnaient à cette époque?

R Certainement.

Q Si vous prenez maintenant cette pièce - je comprends qu'elle a été préparée par vous-même, n'est-ce pas?

R Non, je ne suis pas tout seul au bureau.

Q Sous votre direction?

R Oui.

Q La première page s'intitule "Ships inward bond without pilot"?

R Oui.

Q Sur quelle base vous êtes-vous appuyé


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pour affirmer qu'il n'y avait pas de pilotes à bord?

R C'est qu'on n'en a pas embarqués et qu'on n'en a pas débarqués non plus.

Q Et, serait-il possible qu'il y ait eu à bord de ces navires du personnel, des gens qui auraient agi comme pilotes, tout en n'étant pas détenteurs brevetés pilotes du Gouvernement à l'époque?

R Je ne crois pas.

Q Sur quelle base pouvez-vous dire que vous ne le croyez pas?

R Bien, mon pressentiment à moi; vous me demandez mon opinion, je vous la donne.

Q Est-ce qu'en pratique, ce n'est pas la même chose dans votre bouche que de dire "je ne sais pas".

R Je ne sais pas, je ne sais pas; je ne peux pas vous répondre une question définie.

Q Est-ce qu'on vous a jamais rapporté que certains membres du personnel de navires côtiers ou de petits navires auraient agi comme pilotes durant cette période?

R Je n'ai jamais été avisé de cela.

Q Est-ce qu'on ne vous a pas rapporté que certains membres, certains navigateurs qui ne seraient pas membres du personnel des navires à cette époque avaient été débarqués des navires dans le Golfe St-Laurent, par hélicoptère, ou autres moyens à l'époque?

R Pas que je sache.

Q Maintenant, si on prend la première page de la pièce 706, est-ce que vous avez été - est-ce que vous êtes en mesure de constater, à la lecture de cette pièce, que l'immense


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

majorité de ces navires ont circulé dans la circonscription durant le jour seulement?

R ..... de là à employer le mot "immense" - la majorité ont voyagé de jour, certain.

Q Si vous prenez les cas de navires, les heures de départ, est-ce qu'on pourrait dire - prenez la liste des navires et descendez; les deux premiers cas, le Frederik Ragne et le Consuelo. D'après votre pièce, semble-t-il, ils ne sont pas encore arrivés à Québec. Est-ce que vous les attendez bientôt?

R Ca fait longtemps que je ne les attends pas, parce que je sais qu'ils sont bel et bien arrivés; ils sont revenus, d'ailleurs, à plusieurs reprises. Maintenant, nous n'avions pas l'heure d'arrivée, alors nous l'avons pas marquée, tout simplement.

Q Vous ne savez pas quand ils sont arrivés, ni quelle date ni quelle heure?

R Non monsieur.

Q Alors, éliminons ces deux cas. Je pense que le navire suivant qui semble avoir navigué de nuit serait le Porthos?

R Oui, le Porthos.

Q Alors, celui-là, semble-t-il, naviguait de nuit. Il est parti à 21 heures des Escoumins et est arrivé le lendemain à sept heures et trente du matin?

R Du matin, oui.

Q Vous n'avez pas le tirant d'eau de ce navire?

R Il n'y avait pas de pilotes à bord, il n'a pas pu nous donner l'information.

Q Mais vous avez le tirant d'eau d'un certain


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

nombre d'autres navires, par ailleurs?

R Parce que, comme j'ai dit à l'autre questionnaire, c'est quenous les avons obtenus des agents.

Q Dans les autres cas, les agents..... est-ce que vous avez demandé aux agents?

R Non, nous n'avons pas demandé.

Q Est-ce qu'il y avait une raisonparticulière pour laquelle vous avez demandé aux agents qui vous ont rapporté le tirant d'eau, et nonpas à d'autres?

R Je ne crois pas que nous ayons demandé à qui que ce soit. Ce que nous avons - les tirants d'eau qui sont marqués sur cette feuille-là, nous les avions, nous l'avons mis tout simplement. De quelle façon, nous l'avons eu? C'est au mois d'avril mil neuf cent soixante-deux (1962), je ne suis pas en mesure de vous dire qui me l'a donné,nous l'avions; nous avons marqué sur cette feuille ce que nous avions. Ce que nous n'avions pas, nous n'avons pas essayé de l'avoir non plus.

Q Alors, vous ne savez pas comment les tirants d'eau qui sont là, ont été obtenus?

R Non monsieur.

Q Vous n'êtes pas en mesure d'affirmer s'ils sont corrects ou pas?

R D'après les informations qu'on avait dans le temps, ce sont les tirants d'eau qu'on nous a donnés, mais on n'a pas été vérifier.

Q Vous n'avez aucuneidée?

R S'ils sont exacts ou non, je ne peux pas vous affirmer ça.

Q Vous ne savez pas qui exactement vous a

donné ces tirants d'eau-là?

R Non plus. Mais je suis porté à croire que ce sont les agents qui nous l'ont donné.

Q Alors, nous avons le cas du Porthos. Je pense que le cas suivant, si vous descendez, vous arrivez à..... le navire suivant, le Western Prince, et lui non plus, il n'est pas rendu à Québec, il n'y a pas d'heure d'arrivée.

R C'en est un autre qui a fait plusieurs voyages depuis ce temps-là.

Q Laissons-le de côté, puisque on ne sait pas ni à quelle date ni à quelle heure il est arrivé, n'est-ce pas?

R .....

Q Le navire suivant qui semble avoir voyagé de nuit semblerait être le Virgilia.

LE PRESIDENT:
Peut-être aussi le Sunvard; il est parti à 19 heures.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Il est encore là, il ne semble pas être rendu encore à Port-Alfred.

LE PRESIDENT:
On peut assumer que s'il est parti à dix-neuf heures...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je contesterais fortement cette interpréta-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

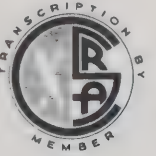
tion, Votre Seigneurie, parce que plus bas, vous avez des navires - un navire, par exemple, comme...

LE PRESIDENT:
Le Colorado Maru.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Comme le Manchester Progress, qui est parti à cinq heures quarante-cinq du matin, et qui a pris trente-six heures pour se rendre à destination. Alors, il aurait pu partir le soir et prendre trois jours pour se rendre à destination, jeter l'ancre et attendre.
On ne peut sûrement pas conclure que le navire s'est rendu à destination durant la nuit.

LE PRESIDENT:
Evidemment, pour le Manchester Progress, il est parti à vingt et une heures et trente, il a certainement navigué de nuit parce qu'il était nuit quand il est parti.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédération des Pilotes du St-Laurent:
Mais il a peut-être pu faire trois milles et jeter l'ancre.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Alors, le navire suivant au sujet duquel nous avons de l'information précise est le Virgilia, parti à dix minutes après minuit et arrivé le lendemain midi douze heures et vingt-cinq (12:25) heures?

R C'est bien ça.

Q Si on considère cette liste et qu'on considère le nombre de navires dont on est sûr qui ont navigué de nuit, qu'ils ont vraiment traversé la circonscription de nuit, on se rend compte qu'il y a deux navires durant cette période qui ont sûrement navigué de nuit, soit le Porthos et le Virgilia?

R Il y aurait bien le Herland, aussi.

Q Le Herland?

R Il est parti à minuit et cinq, il est arrivé à onze heures et quart.

Q D'accord, ça vous fait trois navires. On a donc, sur cette liste, trois navires sur 32 qui apparaissent sur la première feuille, qui ont navigué de nuit durant cette période.

R Dont nous avons l'information, oui.

Q Est-ce que durant la saison normale, et durant cette période, au mois d'avril, la moyenne des navires qui naviguent de nuit est plus considérable?

R Vous voulez dire qu'il y aurait plus de navires qui voyageraient de nuit que de jour?

Q Non, tout simplement, ce que je veux dire, c'est que quand il y a des pilotes disponibles, est-ce qu'il y aplus que trois navires sur 32 qui naviguent de nuit, dans la circonscription?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Quand il y a des pilotes en disponibilité, je ne crois pas qu'il y ait de considération si le travail se fait de nuit ou de jour; tout dépend du trafic.

Q En somme, peu importe l'heure?

R Non.

Q On part?

R Oui.

Q D'après votre expérience, est-ce que le flot des navires dans la circonscription est assez régulier dans ce sens que ce soit le jour ou la nuit, vous à peu près le même nombre de navires, peu importe l'heure? Ou si vous avez vraiment beaucoup plus de navires durant le jour que la nuit, qui circulent dans la circonscription?

R Je suis sous l'impression qu'on a plus de navires descendant de Montréal le soir ou la nuit que le jour, et ça dépend que les navires finissent de charger dans la nuit, et qu'ils partent quand ils sont prêts.

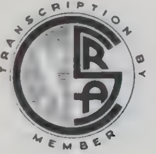
Q Prenons le cas des navires montant?

R Il n'y a aucune différence; je ne peux pas vous donner de statistiques, mais je ne crois pas qu'il y ait plus ou moins de nuits. De toute façon .....

Q Votre impression, c'est à peu près égal?

R Ca s'équivaut, oui.

Q Alors, la proportion de trois à 32,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

dans ce cas-ci serait sûrement pas normale?

R Absolument pas.

Q Absolument pas. Maintenant, j'attire votre attention sur le cas des navires suivants, sur la liste: Le Homeric semble être parti à 5:00 heures des Escoumains et être arrivé à 20:00 heures le même jour à Québec?

R Oui.

Q Ce qui fait une durée de 15:00 heures pour le trajet. D'après votre expérience, est-ce que c'est une durée habituelle ou normale pour le Homeric, dans cette circonscription?

R C'est certainement normal pour le Homeric de prendre 15:00 heures des Escoumains à Québec.

Q Quelle était la durée, d'après votre expérience des cartes de pilotage que vous avez pu voir, qui pourrait être la durée normale de l'Homeric dans cette circonscription, en remontant?

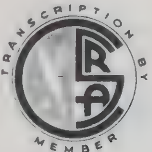
R Il peut y avoir certaines considérations, mais, disons: Sept à huit heures au plus.

Q Si vous passez ensuite au Manchester Progress, il est parti à 5:45 heures le douze (12) avril pour arriver à Québec le treize (13) avril à seize heures (16:00), ce qui lui donne 36:00 heures pour traverser la circonscription. D'après votre expérience, est-ce que c'est une durée normale, lorsqu'il y a un pilote à bord des navires, et du Manchester Progress en particulier, pour traverser votre circonscription en remontant?

R ....


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q On me dit que c'est 34:15 heures?
R C'est anormal de prendre autant de temps.
Q Auriez-vous une idée combien le Manchester Progress prendrait de temps...
R Spécifiquement, non, mais, disons, une dizaine d'heures.
Q Passons maintenant au Cap Sandiego. Vous connaissez ce navire?
R Non. D'abord, je ne suis jamais allé à bord d'aucun navire.
Q Mais est-ce que c'est un navire qui fréquente le St-Laurent de temps à autre? Est-ce que vous avez déjà vu des cartes de pilotage de ce navire?
R Je ne me rappelle pas, non, spécifiquement .
Q Les deux autres, par exemple, le Manchester Progress...
R Oui.
Q Et le Homeric? Au moins, quant à l'Homeric, c'était un navire qui venait régulièrement, n'est-ce pas?
R Oui.
Q Et le Manchester Progress?
R Le Manchester Progress aussi.
Q Le Cap Sandiego est parti à 11:00 heures des Escoumains le douze (12) et est arrivé à 20:00 heures le treize (13), à Québec, ce qui lui donnait 33:00 heures pour remonter le fleuve. Est-ce qu'encore


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

là, pour un navire de cette catégorie, c'est une durée normale lorsqu'il y a un pilote à bord?

R Je pense bien que si on embarque un pilote sur un bateau qui prendrait 33 heures, je le rencontrerais, j'en entendrais parler.

Q Le Saga Sea est parti à 11:00 heures le douze (12) pour aller à Québec à 22.15 heures le treize (13) avril, le lendemain, ce qui lui donne une durée approximative de 35 heures de voyage, sujet à correction par mon ami Me Jacques..... 34:15 heures. Encore là, est-ce que c'est une durée habituelle ou fréquente de voyage dans votre circonscription?

R Certainement pas.

Q Maintenant la Harp Efjell est parti, lui, à 6:15 heures le treize (13), est arrivé à Québec le quatorze (14) à 21:00 heures, ce qui lui donne une durée approximative de 39 heures pour son trajet?

R C'est certainement anormal.

Q Si vous prenez maintenant le navire suivant, le Veslefjell est parti à 8:25 heures le treize (13), est arrivé le quatorze (14) à 10:50 heures, ce qui lui donne une durée approximative de 26 heures de trajet. Est-ce que ça se produit lorsque vous avez des pilotes à bord, des voyages aussi longs?

R Non monsieur.

Q Le Fidelio est parti à 8:30 heures le treize (13), il est arrivé à 11:00 heures le quatorze (14), prenant lui aussi environ 26 heures. Est-ce que c'est normal?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Absolument pas.

Q Le Toronto City, il est parti à 9:45 heures le treize (13), il est arrivé le quatorze (14) à 10:45 heures, prenant environ 25 heures. Est-ce que c'est normal?

R Absolument pas.

Q Le Anacita est parti le treize (13) à 10:45 heures des Escoumains, il est arrivé le quatorze (14) à 16:00 heures, soit environ 29 heures pour traverser la circonscription. Est-ce que c'est une durée normale pour un navire de ce genre?

R Non monsieur.

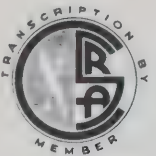
Q Remontons, si vous voulez au Harp Efjell qui a pris 39 heures pour traverser la circonscription - et en passant, il semble y avoir douze navires sur cette première page, dont nous n'avons pas les heures d'arrivée, n'est-ce pas?

R Oui.

LE PRESIDENT:
Ils n'ont pas osé le mettre - ils n'ont pas osé le donner.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Peut-être.

Q Revenons au cas du Harp Efjell qui est arrivé à Québec le quatorze (14) à 21:00 heures. N'est-il pas vrai que les pilotes de la circonscription de Québec ont commencé à monter à bord des navires à


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

6:00 heures du matin le quatorze (14) d'avril mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Peut-être, oui, probablement; je sais que..... ils ont recommencé, du moins.

Q Peut-être que vous ne vous rappelez pas exactement de la date, mais vous rappelez-vous que ç'avait été à 6:00 heures du matin que les pilotes étaient revenus au travail?

R Oui.

Q Vous vous rappelez de ça?

R Oui.

Q Je pense que c'est de connaissance publique que le retour au travail s'est effectué le quatorze (14). Vous rappelez-vous qu'il a fallu envoyer un pilote en chaloupe à la rescousse du Harp Efjell qui avait jeté l'ancre près du Cap Brûlé? Le capitaine, semble-t-il, se refusait à remonter plus loin le fleuve?

R Je ne suis pas en mesure d'affirmer ou de spécifier, parce que je ne me rappelle pas ce cas-là.

Q Si je vous disais que le pilote en question s'appelait le pilote André Lachance, est-ce que ça vous rappellerait la mémoire?

R Pas plus..... si le pilote André Lachance est allé, c'est chose possible, je ne vous dis pas que ce n'est pas arrivé, je ne suis pas en mesure de le nier ou de l'affirmer.

Q Maintenant, est-ce qu'on n'a pas porté à votre connaissance le fait que le navire Consuelo, en


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



voulant s'ancrer devant le port de Québec, avait causé des dommages à des câbles sous-marins dont la valeur s'élevait à plusieurs centaines de milliers de dollars?

R C'est possible, mais je ne peux pas. je ne me rappelle pas.

Q D'ailleurs, si un navire avait eu un accident durant cette période, alors qu'il n'y avait pas de pilote à bord, est-ce que le fait aurait été rapporté à votre bureau, à votre station de pilotage ou à l'autorité de pilotage de quelque façon?

R Bien, je dois vous dire: La majorité des accidents nous sont rapportés par notre radio à notre bureau, mais dans le cas qui se présente là, je crois bien que nous l'aurions su quand même.

Q N'est-il pas vrai que les seuls cas qui vous rapportés à votre bureau sont les cas d'accidents, ou enfin, d'incidents, - à moins qu'il y ait un sinistre maritime très considérable - les cas d'accidents dans lesquels - dans le cas des navires qui ont des pilotes à bord?

R On a plusieurs messages qui n'ont pas de pilote à bord - de navires qui n'ont pas de pilote à bord, et qui nous sont donnés.

Q Qui vous sont donnés à vous, en tant que l'autorité de pilotage?

R Oui, mais surtout en tant que commis des signaux, qui en somme revient au pilotage.

Q Ca arrive fréquemment que vous recevez des messages comme ça?

R Aussi fréquemment qu'il y a d'accidents.

Q Est-ce que ça arrive assez fréquemment qu'il y a des accidents?

R Non, pas tellement.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Avec ou sans pilote?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce que vous auriez ça, ces informations-là, concernant le nombre de cas - est-ce que ça apparaîtrait, tous les rapports d'accidents ou d'incidents où il n'y a pas de pilote à bord?

R Dans le cas de ces navires-là, ce sont plutôt des goélettes, si on veut, des petits navires côtiers qui n'emploient pas de pilote. Vous spécifiez: Qui n'ont pas de pilote. Alors, il y a seulement eux autres qui n'en prennent pas un.

Dans à peu près tous les cas où il y a quelque chose - je ne dis pas encore que tous les cas nous sont rapportés, mais généralement ça nous est rapporté.

Q Vous souvenez-vous d'avoir jamais entendu un navire côtier ou une goélette vous rapporter, par exemple, qu'il avait accroché une bouée?

R Ca, c'estplus rare.

Q Vous rappelez-vous d'en avoir jamais entendu parler, de tel rapport?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Non, je n'en ai jamais eu.

Q Par ailleurs, vous rappelez-vous avoir jamais reçu des rapports de pilotes disant qu'eux avaient frôlé une bouée avec un navire?

R Il y en a eu qui en ont rapporté, et il y en a d'autres qui en ont frappé et qui ne l'ont pas dit non plus.

Q Comment savez-vous qu'il y en a qui en ont frappé et qui ne l'ont pas dit?

R Le dernier, pour un, on a été obligé d'aller chercher son rapport. Le dernier pilote qui a frappé une bouée dans le port de Québec, nous avons été obligé de lui demander un rapport, parce que si on avait attendu après lui, on ne l'aurait pas.

Q Est-ce que vous avez eu beaucoup d'autres cas analogues à celui-ci?

R Bien, il y en a eu.

Q Combien y en a-t-il eu durant les cinq dernières années?

R Je ne sais pas.

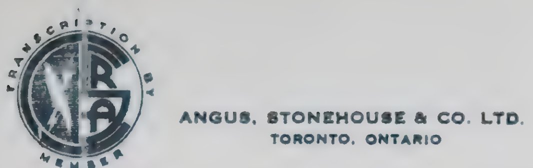
Q Durant la dernière année?

R Je ne sais pas.

Q Est-ce que c'est possible que ce soit le seul cas qui soit survenu cette année, le cas que vous mentionnez?

R Il faudrait demander au capitaine Gaudreault dans quel état sont les bouées. Moi, je ne sais pas.

Q N'est-il pas vrai que peu importe



l'état des bouées, il faut savoir qui les a frappées?

R Naturellement. Mais de là à dire que tout nous est rapporté, ou que tout ne nous est pas rapporté, il y a une certaine marge.

Q Est-ce qu'il y a une obligation quelconque, à votre connaissance, pour un navire qui remonte le fleuve sans pilote, de rapporter tout incident dans lequel il peut être impliqué, soit en descendant le fleuve ou en remontant le fleuve?

R Non, généralement, ça nous est rapporté quand ils en sentent le besoin.

Q Alors, le navire pourrait, par exemple s'échouer et se dépanner une heure ou deux heures après, et il serait possible que vous n'en entendiez pas parler?

R Certainement.

Q Est-ce que vous avez jeté un coup d'oeil sur les dossiers du service des signaux entre le six (6) etle quatorze (14) avril dernier pour voir s'il y avait eu des appels ou des avis qui vous avaient été envoyés à l'effet que...

LE PRESIDENT:

1962.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Excusez, six (6) et quatre (4) avril mil neuf cent soixante-deux (1962), à l'effet que tel ou tel navire se serait échoué ou aurait eu des difficultés?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Non, je n'ai pas regardé. Je peux le faire, par exemple.

Q Vous n'avez pas fait ça?

R Non.

Q Vous n'avez aucune idée si vous avez eu des plaintes - pas des plaintes, des rapports d'accidents ou d'incidents durant cette période entre le six (6) et le quatorze (14) avril?

R Non.

Q Maintenant, lors de l'arrêt de travail, est-ce que vous avez reçu de l'autorité de pilotage à Ottawa un avis à l'effet que celle-ci avait été avisée que les pilotes, - qu'à moins d'une entente, il n'y aurait pas de pilote disponible à partir du six (6) avril?

R Non.

Q Vous n'avez reçu aucun message de l'autorité de pilotage à Ottawa?

R Non monsieur.

Q Les rapports des services des signaux pour la période du six (6) au quatorze (14) avril mil neuf cent soixante-deux (1962), est-ce que ç'a été conservé, ça?

R Certainement.

Q C'est disponible?

R Certainement.

Q Je crois comprendre par ailleurs que tel rapport n'indiquerait pas nécessairement - ne rapporterait pas nécessairement tous les accidents ou

incidents qui auraient pu survenir dans la circonscription, d'après votre témoignage antérieur?

R C'est-à-dire que les rapports des signaux ne comportent jamais des accidents ou des incidents.

Q Qu'est-ce qui comporterait ça, ces rapports-là? Ou est-ce que ça serait disponible, l'information à l'effet qu'un navire aurait appelé en disant: "Je me suis échoué à tel endroit?"

R Il faudrait relever les rouleaux de télétype de ces dates-là et les relire.

Q C'est disponible. Est-ce que ç'a été gardé pour cette période?

R .....

Q Pourriez-vous jeter un coup d'oeil, de toute façon?

R Je pourrais vous dire si c'est gardé ou non.

Q Encore là, à votre connaissance, un navire aurait pu s'échouer, se dépanner et vous n'en auriez pas entendu parler?

R Certainement.

Q Il n'aurait pasété obligé de vous aviser?

R Non.

Q Est-ce que vous auriez à votre disposition une liste des navires qui étaient à l'ancre aux Escoumains entre la période du six (6) et du quatorze (14) avril mil neuf cent soixante-deux (1962)?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Je ne l'ai pas, mais je peux vous l'avoir.

Q Je parles des navires à l'est des Escoumains?

R Oui.

Q Comment pourriez-vous compiler une telle liste?

R Bien, en demandant aux Escoumains; je n'ai pas ces records-là à Québec.

Q Est-ce que les Escoumains auraient un relevé de tous les navires qui étaient à l'ancre à l'est...

R Il y aurait certainement le relévé de ceux qui se sont informés pour avoir des pilotes. Mais là, je ne sais pas.... je ne sais pas s'ils l'ont encore, mais je suppose qu'ils l'ont.

RE-EXAMINE par Me MAURICE JACQUES, pour la Commission:

Q Le quatorze (14) avril, lorsque la grève a pris fin, est-ce que vous pourriez nous laisser savoir le nombre de pilotes qui ont été envoyés à bord des navires le matin même, le matin du quatorze (14) avril? Est-ce que c'est possible?

R Je n'ai pas l'information, mais c'est certainement possible de l'obtenir.

Q Est-ce que ça demanderait beaucoup de recherches?

R Non.

Q Vous pourriez avoir ça pour cet après-

midi?

R Certainement.

Q Est-ce que vous pourriez envoyer un message par téléscripteur eux Escoumains pour leur demander le nombre de navires qui étaient au mouillage - mon confrère a demandé: A l'est des Escoumains, moi je demanderais: dans les environs des Escoumains, à l'est ou à l'ouest ou au sud - pas au nord?

R Qui attendaient pour avoir un pilote, si vous voulez.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent.

Q Sur ce point, il y aurait peut-être lieu, si vous êtes pour faire une telle demande, de demander aux Escoumains s'ils sont sûrs d'avoir eu la liste de tous les navires effectivement à l'ancrage, à l'est ou à l'ouest, à savoir s'il est possible qu'il y ait des navires qui étaient à l'ancrage sans qu'il le sache? Tout simplement le mentionner sur leur rapport?

R D'abord, je dois vous dire que c'est possible, sur le téléscripteur, de demander l'information, mais je ne sais pas si j'aurais la possibilité d'avoir la réponse.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Mais vous comprenez le but que nous recherchons?

R Oui.



Q Nous désirons savoir combien de navires étaient au mouillage aux Escoumains, et qui attendaient des pilotes. Maintenant, leur information pourrait aussi dire s'il est certain oui ou non s'ils ont la liste de tous les navires qui étaient là?

R Personnellement, je ne crois pas que ce soit possible, ça.

Q Mais vous leur demanderez?

R Je leur demanderai.

Q Afin que nous ayions la réponse du bureau des Escoumains. On vous a questionné longuement sur le nombre - disons pas d'heures, mais de jours que certains navires ont pris pour remonter le fleuve des Escoumains à Québec. Maintenant, on vous a demandé si oui ou non les bouées étaient en position à ce moment-là. Est-ce que vous pourriez aussi vérifier cette information-là?

R Certainement.

Q Entre les six (6) et quatorze (14) avril mil neuf cent soixante-deux (1962) inclusivement.

Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: Je ne crois pas que j'accepterais cette information par ouï-dire, Votre Seigneurie, sur ce sujet, et si le capitaine Gaudreault est la personne pour donnerl'information, qu'on fasse venir le capitaine Gaudreault.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
On se plaint de la longueur des audiences, et j'essaie de les raccourcir.

Q Merci, monsieur; on fera venir le capitaine Gaudreault. Suivant votre expérience, est-ce que ça prend plus de temps de Québec aux Escoumains que des Escoumains à Québec, pour le même navire?
R Ca prend plus de temps en montant qu'en descendant.
Q Plus de temps en montant qu'en descendant?
R Oui.
Q En descendant, la majorité des navires prennent combien d'heures?
R La majorité.....
Q Pour le Batory, sept heures, est-ce que c'est excessif?
R C'est peut-être un petit peu lent, mais ce n'est pas excessif.
Q Pour le Mormacpine?
R Le Mormacpine, en général, c'est des bons bateaux.
Q Sept heures et demie de Québec aux Escoumains, est-ce que c'est long?
R Non, je ne crois pas.
Q Le Ryndam - vous connaissez le Ryndam?
R Oui.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Neuf heures et quart pour le voyage?
R Je croirais que c'est plutôt long.
Q Le Irvingdale, dix heures et cinquante minutes, onze heures?
R Non, ça c'est à peu près normal, je suppose.
Q Le Homeric, huit heures et quarante-cinq minutes?
R Je suis porté à croire que c'est long.
Q Est-ce que vous considérez qu'il n'y a pas eu progrès: Le Homeric a pris quinze heures des Escoumains à Québec, et après un apprentissage d'un voyage, il prend la moitié moins de temps pour descendre de Québec aux Escoumains?
R Il faut croire qu'ils ont fait un très bon apprentissage.

LE PRESIDENT:
Il faudrait probablement avoir un rapport de la marée et du vent; probablement qu'il y avait un vent d'arrière très bon.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Et une marée baissante, Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT:
Ou d'autres conditions favorables.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Y inclus le personnel disponible.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Voici, Votre Seigneurie, je comprends que cette question-ci est très importante aux yeux de la Commission, aux yeux des pilotes et aux yeux des Armateurs. Malheureusement, pour donner les informations, les renseignements adéquats et aussi exacts que possible, pour la Commission, ça demanderait une enquête très minutieuse et très longue. Nous serions obligés de communiquer avec tous les commandants de ces navires qui sont indiqués à la pièce 606 et obtenir des extraits des livres de bord pour savoir qu'est-ce que ces navires-là ont fait.

LE PRESIDENT:
Nous allons laisser cette preuve-là aux parties ici devant nous; je crois qu'elles verront à apporter toute la preuve qu'elle croit nécessaire dans le présent cas.

La Commission prend note, en ce qui regarde les deux pages, trois de ces navires-là, dans la première partie, ont voyagé de nuit, et pour les


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

voyages de Québec - Les Escoumains, ç'a pris sept heures, sept heures et trente, huit heures, huit heures et trente, huit heures et quarante-cinq, alors que de l'autre côté, en montant, il y a eu certainement des conditions adverses. Alors, il y a une présomption de faits qu'on peut tirer, à moins qu'on fasse une preuve à l'encontre.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Je ne crois pas qu'on puisse tirer des présomptions; on ne sait pas quand les bouées ont été placées; peut-être qu'il n'y avait pas de bouées en montant et qu'il y avait des bouées en descendant.

LE PRESIDENT:
J'ai mentionné ça, parce que c'est une présomption de faits qui peut être tirée; s'il y avait une preuve contraire qui peut être faite, j'aimerais qu'elle soit faite.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Q Un navire de sept mille neuf cents tonnes, est-ce que c'est un gros navire?

R Un assez bon navire.
Q Est-ce que ça passe pour un gros navire?
R C'est moyen.
Q Un navire de neuf mille tonnes net?
R Dans la même classe.
Q Est-qu'il y en a beaucoup qui sont au-delà de neuf mille tonnes?
R Vous parlez du tonnage net?
Q Le tonnage net?
R Le tonnage net, c'est plutôt des gros navires.
Q Cinq mille tonnes net?
R C'est un assez bon navire; dans la bonne moyenne, dans tous les cas.
Q Dans la bonne moyenne des navires?
R .....

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Maheux, pour résumer le débat sur toutes les questions qui vous ont été posées, n'est-il pas juste de dire que quand il y a un pilote à bord d'un navire, ça se fait vite, et ce n'est pas long, un voyage entre Québec et les Escoumains?
R Bien..... naturellement, tout dépend du navire, mais en général, ce n'est pas excessivement long.
Q Juste une autre question, monsieur Maheux, sur le même sujet: Les deux navires qui sont


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

mentionnés sur la première page, le Frederik Ragne et le Consuelo non rapportés à Québec, sont, je constate, rapportés sur la deuxième page dans le district de Montréal. C'est exact, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Il n'est pas à croire que comme les pilotes fantômes dont on a parlé notre confrère, ces navires se soient rendus par hélicoptère à Montréal?

R Ce qui prouve qu'ils sont bel et bien arrivés; ils ontcontinué.

LE PRESIDENT:

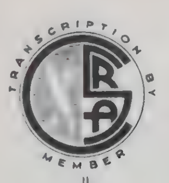
Q Alors, il apparaîtrait de ceci qu'ils sont passés devant Québec à cinq heures et six heures, respectivement?

R C'est bien ça.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Sept jours plus tard.

LE PRESIDENT:
Le treize (13), sept jours plus tard, c'est ça.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
J'ai, Votre Seigneurie, demandé à monsieur Maheux de venir ce matin pour établir certains faits qui ont trait au mémoire de la Fédération des Arma-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

teurs, de façon à éviter un voyage à Montréal à monsieur Maheux, et si la Cour le permet, je voudrais procéder avec cette preuve.

ADVENANT 1:00 HRE P.M., LA COUR EST AJOURNEE A 2:30 HEURES P.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

"C A N A D A"

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A.RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le vingtième jour de septembre, l'an mil neuf cent soixante-trois, a comparu comme témoin en cette enquête:

J.ARTHUR MAHEUX, déjà entendu, lequel étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit:

(Le témoin est transquestionné en anglais par Me Mason).

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Maheux, vous avez préparé, à ma demande une liste des employés affectés à l'administration du pilotage dans le district de Québec, y compris les bateaux-pilotes et les stations de signalisation?

R Oui monsieur.

Q Indiquant en même temps, leur rang, leurs fonctions et leur salaire. Voulez-vous prendre connaissance de la pièce que je vous présente, l'identifier et la produire comme pièce 710, s'il vous plaît?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R .....

Q En vous référant à cette pièce, voulez-vous me dire quelle est la signification des entrées dans la première colonne?

R Ca, c'est le numéro de position de chaque employé.

Q Les autres colonnes, je crois, ne demandent pas d'autres explications, sauf la dernière qui s'intitule "Salary Range". Voulez-vous nous expliquer de quelle façon vous avez procédé pour donner les renseignements qui apparaissent sur le document?

R D'après les règlements de la Commission du Service Civil, chaque position est classée avec un minimum et un maximum de salaire, sujet à des augmentations annuelles, suivant le service rendu par l'employé et le "salary range" mentionné nous donne le minimum et le maximum de chaque position.

Q Qu'il plaise à la Commission, en regard de la preuve que je veux faire à ce moment-ci, je voudrais attirer l'attention de cette Commission sur les recommandations numéros 12 et 13 contenues au mémoire de la Fédération des Armateurs du Canada, qui se lisent comme suit, à la page 135, recommandation numéro 12:

> "La promulgation de décrets en vertu desquels un pilote impliqué dans un sinistre maritime s'il semble y avoir eu de sa part négligence grave ou manquement à son devoir sera suspendu automatiquement jusqu'à la conclusion d'une enquête complète, entourant les circonstances du sinistre,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

qui devra être tenue immédiatement. Lors de cette enquête, les exploitants du navire concerné pourront être présents et cette enquête devra inclure un examen médical complet, ou un examen psychiâtrique pour le cas où l'état de santé, physique ou mental, du pilote impliqué, semblerait avait été un facteur. Si l'enquête laisse soupçonner l'usage de boissons enivrantes ou de narcotiques, les antécédents du pilote concerné devront faire l'objet d'une enquête approfondie."

Recommandation numéro 13:

"Un relevé du dossier de chaque pilote au point de vue accident devra être constitué. Ce dossier sera l'objet d'un examen annuel et une copie en sera soumise aux représentants des Armateurs, àfin que des mesures soient prises pour réexaminer l'état physique, le caractère et les antécédents des pilotes qui semblent prédisposés aux accidents."

Monsieur Maheux, voulez-vous garder devant vous la pièce 644 dont nous nous sommes déjà servis en numéroter le nom de chaque pilote, et je vous demanderais de nouveau, en rendant votre témoignage, de vous servir du numéro et non pas du nom. Monsieur Maheux, vous avez préparé, à ma demande, un relevé des accidents et incidents impliquant manques à la discipline concernant les pilotes numéros 9, 15, 25...


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Seize, je crois.

Q Seize, pardon, vingt-cinq (25), vingt-six (26), vingt-neuf (29), soixante-dix (70) et quatre-vingt (80). C'est exact?

R Oui monsieur.

Q Voulez-vous examiner la pièce que je vous exhibe et me dire si c'est bien le relevé que vous avez préparé?

R ..... c'est bien ça.

Q Voulez-vous me dire si ce document a été préparé sur la base des renseignements contenus dans le dossier du surveillant, sur chacun des pilotes concernés?

R Non, pas d'après leurs dossiers, mais d'après les notes que nous avions, - je ne sais pas le terme français - dans le "Establishment Book", dans le livre de bord, si on veut.

Q Ces renseignements viennent de ce que vous appelez à votre bureau, et je crois ce qu'on appelle dans les règlements - je ne connais pas l'expression française, - mais le "Establishment Book"?

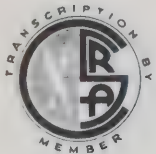
R C'est ça.

Q Alors, êtes-vous en mesure de confirmer que cet état représente d'une manière exacte ce qui est contenu dans le livre que nous appelons le "Establishment Book"?

R C'est un résumé de ce qu'il y avait dans chacun - dans le record de chacun de ces pilotes-là.

Q Donnant les renseignements requis au sujet des accidents ou incidents impliquant manques à la discipline?

R C'est bien ça; tout ce qui a été enregistré, a été résumé dans ces feuillez-là.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Voulez-vous maintenant vous référer au pilote numéro soixante-dix (70), à la deuxième page, et je voudrais vous lire les deux dernières entrées, celle de août, le trente et un (31) mil neuf soixante-trois (1963), qui se lit comme suit:

"Refused to board a ship at Les Escoumins without reason after having changed his turn twice and ordered to report to Quebec".

Mil neuf cent soixante-trois (1963), septembre le treize (13):

"Pilot did not report yet."

Est-ce que le pilote impliqué s'est maintenant rapporté?

R Il m'a appelé hier après-midi m'avisant qu'il avait reçu une lettre - d'abord, il faudrait que je dise à la Commission que quand il a été ordonné de revenir à Québec pour nous donner ses raisons, c'était aux Escoumins.

Alors, ici, j'ai préparé une lettre l'avisant de me donner les raisons pour lesquelles il avait manqué son tour aux Escoumins, et que j'étais avisé qu'un certificat médical seulement ne serait pas accepté. Et, naturellement, cette lettre a été écrite, et puis, nous n'avions pas revu le pilote en question, et puis cette lettre-là est restée dans le bureau de dispatching au cas où il viendrait, et j'étais sous l'impression qu'ellelui avait été donnée. Seulement, ces jours-ci, ces derniers jours, on s'est aperçu que le pilote n'avait pas eu cette lettre encore. Alors, je lui ai fait parvenir par la malle.

Hier après-midi, il m'a appelé, il m'a dit: "Je dois entrer à l'Hôpital demain, et qu'est-ce que vous voulez de plus qu'un certificat médical?". Alors, je lui ai dit, toujours au


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

téléphone, que le certificat médical n'expliquait pas pourquoi il avait refusé de prendre son tour, parce qu'à ce moment-là il n'avait jamais été question de maladie.

Q Savez-vous en fait, monsieur Maheux, ce qui était arrivé aux Escoumins à ce pilote?

R Il avait changé de tour deux fois. Ca, j'ai eu un rapport de l'officier en charge des Escoumins, disant que le pilote avait changé de tour deux fois, et quand son tour est venu, on l'a appelé, et il n'a jamais été question de maladie, et il a tout simplement dit: "J'embarque pas et enlève-moi du tour".

Q Savez-vous ce qui est arrivé à ce pilote - l'incident que vous nous relatez là, aux Escoumins?

R Les raisons pour lesquelles il avait changé de tour ou qu'il avait refusé d'embarquer, malheureusement, je ne suis pas en mesure de vous les préciser.

Q Ce qui serait arrivé à ce pilote subséquemment, après son refus de changer de tour aux Escoumins même?

R Il aurait pu changer de tour encore s'il avait eu quelqu'un pour changer, parce qu'un changement de tour nécessite le consentement d'une autre personne; alors, s'il avait pu changer, il aurait changé de nouveau, il aurait pu changer de nouveau encore.

Q Est-ce qu'il a fait la demande pour changer de tour?

R Non, du moins pas que je sache.

Q Savez-vous de fait ce qui est arrivé au pilote après le trente et un (31) août?

R Je sais qu'il est revenu dans les alentours de Québec; il m'a parlé hier; c'est les seules nouvelles officielles


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

que j'ai.

Q Autrement que officiellement?

R Même officieusement, je n'en ai pas entendu parler. J'ai eu un certificat médical qu'il a produit à la Corporation, et que la Corporation m'a donné copie tout simplement.

Q Quand ce certificat médical a-t-il été produit?

R Il y a trois (3) ou quatre (4) jours disons, il y a quatre (4) ou cinq (5) jours, si je me rappelle bien, çà m'a été donné ici alors que la Commission siégeait. On m'a donné la copie en question, je l'ai mise dans ma poche, je l'ai apportée au bureau, elle est encore au bureau.

Q Et ce certificat vous a été fourni par qui, exactement?

R Par la Corporation.

Q Et non pas par le pilote lui-même?

R Non monsieur.

Q Vous a-t-on donné une explication de son absence, à ce moment-là?

R Non. Encore une fois, même que je ne puis accepter le certificat qui m'est transmis par l'entremise de la Corporation, parce que j'ai bien l'impression que c'est le pilote lui-même qui doit s'expliquer.

Et d'ailleurs, j'ai écrit une lettre aux autorités supérieures, et puis, donnant certains faits, par exemple, que ce pilote-là était continuellement malade, ou dans tous les cas, trop régulièrement malade, et qu'il exigeait des repos d'une semaine à propos de rien, ou à peu près, dans tous les cas, s'il est réguliè-rement malade, c'est une chose possible, je ne suis pas médecin.

De toute façon, j'ai recommandé qu'on le laisse reposer une bonne secousse.

Q Avez-vous reçu instructions des autorités de faire une enquête particulière dans son cas, surtout après ce qui est arrivé au cours du mois de septembre?

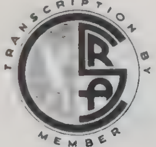
R Mais je n'ai pas,les instructions que j'ai présentement se résuments à peu près à ceci: d'abord, obtenir une lettre du pilote, expliquant ses raisons pour lesquelles il a refusé d'embarquer; avoir un certificat - qu'il nous produise un certificat médical que je soumettrai à mes supérieurs immédiats, et je ne le mettrai pas sur le tour pour tout ça. A ce moment, je vais aviser mes supérieurs. J'ai des ordres, d'ailleurs, d'aviser, et on forcera le pilote en question à aller passer un examen médical devant le Département de la Santé Nationale.

Q En plus de l'examen médical, est-ce qu'il est arrivé dans le passé, et particulièrement dans le cas du pilote ici impliqué, - est-ce qu'il a été décidé de faire une enquête, une investigation de la conduite du pilote pendant le temps de son absence?

R Dernièrement, non, mais je dois vous dire que ce pilote-là a déjà été suspendu, pour ne pas dire..... enlevé de la liste des pilotes actifs pour une période déterminée; puis d'ailleurs, il a été suspendu en d'autres occasions, mais dernièrement, non.

Q En d'autres termes, vous n'avez fait aucune enquête sur les agissements de ce pilote depuis le trente et un (31) août jusqu'à maintenant, sauf le téléphone que vous avez eu de lui hier?

R Oui. Je crois que le Ministère ne doit pas


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



courir après non plus.

Le temps qu'il est absent, on est certain de ne pas avoir de trouble.

TRANSQUESTIONNE par Me M. JACQUES, pour la Commission:

Q Monsieur Maheux, il a été dit hier ou avant-hier, je ne me souviens pas trop, que certains pilotes étaient décédés par suite de surmenage. Est-ce qu'à votre connaissance il y a des pilotes qui seraient décédés par surmenage?

R ..... je ne suis pas au courant des certificats de décès qui ont été donnés.

Q Voulez-vous vous référer à la pièce 644, au pilote numéro soixante-dix-sept (77)?

R Oui.

Q Ala date du décès de ce pilote-là, est-ce qu' il était encore actif?

R Oui.

Q Au mois de janvier?

R Oui.

Q Vous souvenez-vous s'il avaitpiloté au mois de décembre?

R Oui, il a dû piloter dans le mois de décembre.

Q Etes-vous certain qu'il a piloté?

R Ah oui, je suis positif, oui.

Q Est-ce que vous vous souvenez du nombre de voyages qu'il avait faits?

R Non. Jepuis vous le trouver, par exemple.

Q En mil neuf cent cinquante-neuf (1959),


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

quand la saison de navigation s'est-elle terminée, à toutes fins pratiques?

R Depuis quelques années, les saisons se terminent, pour parler seulement des saisons propres, certainement tard dans le mois de décembre, et le pilote en question n'était pas de ceux qui refusaient le travail, à ma connaissance.

Q Mais en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), est-ce que ça s'est terminé tard au mois de décembre?

R Je le suppose. Je puis vous fournir ces détails-là.

Q Est-ce que vous savez l'âge du pilote à son décès?

R Non, mais il passait soixante ans.

Q Est-ce que vous auriez oui dire la cause de son décès?

R Non.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce que le pilote soixante-dix sept (77) n'est pas mort à bord du navire?

R Je le crois, oui.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je soussigné, sténographe officiel, certifie que la déposition qui précède est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G.OSCAR BOISJOLY, s.o.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire

Le vingtième jour de septembre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

PAUL-HENRI GUIMONT -

INTERROGE par Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes duSt-Laurent:

Q Monsieur Guimont, pourriez-vous nous donner votre nom au complet et votre âge?

R Paul-Henri Guimont, Québec. L'âge, ça devient plus délicat..... 56.

Q Quelle est votre profession?

R Financier.

Q Vous exercez votre profession à Québec?

R Oui.

Q Est-ce que vous exerçez votre profession sous le nom d'une société ou à votre nom


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

personnel?

R Clément Guimont Inc., dont je suis associé.

Q Avez-vous eu à vous occuper, ces dernières années, de la caisse de retraite des pilotes de la circonscription de Québec?

R Depuis mil neuf cent cinquante-neuf (1959).

Q En quelle qualité vous êtes-vous occupé de la caisse de retraite des pilotes de Québec depuis mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R En qualité de financier, d'analyste financier .

Q Avez-vous été employé par les pilotes de Québec à cette fin, ou est-ce qu'un autre organisme est allé requérir vos services pour cette fin?

R Je n'ai pas été à l'emploi des pilotes de Québec; on m'a demandé à titre de conseiller et à titre de courtier.

Par ailleurs, la Société de Fiducie, le Trust Général du Canada, avec qui j'ai dû travailler par la suite, m'a requis de leur fournis des renseignements, services, suggestions, recommandations, faire avec eux certaines analyses, de manière à améliorer le rendement de la caisse de retraite des pilotes de Québec.

Q Avez-vous eu l'occasion, depuis mil neuf cent cinquante-neuf (1959), de faire une étude de la situation générale de la caisse de retraite des pilotes de Québec?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R A plusieurs reprises, j'ai fait cette analyse, partiellement ou complètement, soit avec les membres du conseil d'administration de la Corporation, soit avec le président de la Corporation ou le secrétaire, occasionnellement aussi, et parallèlement aussi avec le Trust Général du Canada et les conseillers en placement du Trust Général du Canada de Montréal et de Québec.

Q Est-ce que vous avez rencontré des difficultés juridiques particulières en matière de placements à l'égard de cette caisse de retraite en particulier?

R Sur ce plan, je crois que actuellement les pouvoirs..... sur le plan juridique, ne sont pas parfaitement définis parce qu'ils ne laissent vraiment pas, pour une caisse de retraite de cette nature, suffisamment de lattitude au fonds lui-même.

La grande majorité des fonds de pension, aujourd'hui, ont une lattitude assez vaste, y compris, par exemple, les fonds de pension des employés fédéraux, le téléphone Bell, qui peuvent effectuer des placements à peu près sur toutes les catégories courantes, selon des normes bien définies de prudence, selon la loi, mais des placements sur une période de quelques années, cinq ans, dix ans, vingt ans, pour améliorer le rendement d'un portefeuille comme celui de la caisse de retraite des pilotes de Québec, et aussi, en somme, le revenu du fonds, de manière à le faire correspondre à une augmentation aux périodes inflationnaires qu'on traverse régulièrement.

Un fonds de pension, par nature, c'est

un fonds qui est créé en permanence, c'est-à-dire, pour vingt ans, trente ans, quarante ans, cinquante ans, soixante ans, soixante et quinze ans, cent ans. Si on le gèle dans un cadre de placements trop restreints, alors, il se trouve immobilisé dans une camisole de force, et au bout de vingt ans, le revenu correspond à une période économique révolue, à un taux inférieur, comme ce fut le cas pour ce fonds-ci il y a quatre ou cinq ans, alors que les taux d'intérêts sur les placements étaient de 3%, 3½%, 4%, à peu près, maximum. Le fonds ayant très peu de souplesse, la Corporation n'agit pas, ou à peu près pas.

Q Compte tenu de ces limites juridiques qui affectent cette caisse de retraite, quelle politique de placements a été adoptée depuis que la Corporation des Pilotes de Québec a requis vos services en tant que conseiller financier, en rapport avec leur caisse de retraite?

R .....

Q Ou si je peux formuler ma question autrement...

R Je comprends très bien. Je veux simplement systématiser ma réponse.

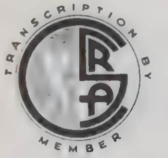
La première politique que, de concert avec le conseil de la Corporation, nous avons établie, fut celle d'effectuer des placements sur des valeurs municipales, conformément à l'esprit de la loi ou à l'article 981 O, des valeurs qui à ce moment-là pouvaient déjà donner...

Q 981 O du Code Civil?

R Du Code Civil de la province de Québec, valeur qui déjà à ce moment-là donnait une plus-value d'intérêt relativement au taux d'intérêt existant ou au taux d'intérêt moyen du barème, à ce moment-là.

Mais la deuxième politique qui était tout de même impérative, en vue de la hausse du taux qui commençait déjà à se produire en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), qui s'est accéléré en mil neuf cent soixante (1960), mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante-deux (1962), c'était, de concert avec le conseil de la Corporation, de lui faire accepter l'idée d'effectuer certains changements à l'intérieur du portefeuille lui-même, de manière à libérer le portefeuille de certaines valeurs à bas taux d'intérêt, valeur à 3%, à 3½%, à 4% et à 4½%, en des valeurs à un taux d'intérêt de 4½%, 5% et 5½%, et dans certains cas, 6%, et j'en rends le témoignage au conseil de la Corporation qui m'a fait grande confiance là-dedans, et surtout à son président qui vient me voir une fois par mois, une fois tous les deux mois, dès qu'il est de passage à Québec, pour essayer de stimuler ou de provoquer des échanges, de nature à améliorer la rentabilité du fonds.

A chaque fois que nous avons fait des échanges, nous avons toujours procédé de telle façon à améliorer le rendement de quelques dixièmes par rapport, mettons..... comment je pourrais..... augmenter

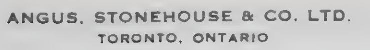

TRANSCRIPTION BY
MEMBER



le rendement, si vous voulez, de un quart de un pour cent ou une demie de un pour cent ou trois quarts de un pour cent, en même temps que nous avons cherché à augmenter aussi la valeur en capital, lors des transactions, chose que nous avons toujours recherchée dans chaque échange. Une bonification du taux d'intérêt et une amélioration ou majoration du capital, et ça, dans chaque transaction, nous l'avons réussi, et je puis vous dire, après avoir analysé le fonds ces jours derniers que de mil neuf cent soixante (1960), grâce à cette politique et aussi à la hausse générale du taux d'intérêt, le rendement du fonds s'est augmenté en intérêt seulement de l'ordre de onze mille dollars ($11,000.00) par année.

Q Et comment procède-t-on quand on décide de changer certaines valeurs? Est-ce qu'il y a en particulier une consultation quelconque avec le Trust Général du Canada, par exemple?

R A chaque fois que nous trouvons plausible, soit le Trust Général du Canada, soit moi-même, un échange possible qui serait de nature à améliorer le rendement du fonds, et le capital aussi, alors, si c'est moi-même qui origine la proposition, je la soumets d'abord au secrétaire-trésorier qui en cause avec le président de la Corporation. Si les deux l'acceptent, alors, là, j'en discute avec le Trust Général du Canada, de façon à être - à m'assurer mOi-même que la transaction est justifiable, dans l'esprit d'un conseiller tout à fait indépendent, et il arrivera dans des cas inverses que la Corporation me consulte moi-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

même, - que le Trust Général du Canada me suggèrera une transaction, à un moment donné, et qu'avant de la réaliser, je m'adresserai moi-même au président de la Corporation pour acceptation finale; c'est-à-dire que, quel que soit l'endroit d'où origine la transaction, la proposition est toujours faite, si c'est moi-même, au Trust Général du Canada, et si c'est le Trust Général du Canada, à mon endroit, et nous soumettons le cas ensuite au président de la Corporation qui en discute avec son comité, et qui prend la décision finale.

Jamais nous ne prenons de décision finale pour et au nom de la Corporation sans avoir obtenu son autorisation, sauf peut-être, et ça m'amuse, le cas s'est produit cette semaine, qui n'était pas un cas d'échange, mais tout simplement un cas d'achat nouveau, ou j'ai pris une décision que je croyais sûre d'être ratifiée, mais c'est arrivé une fois dans quatre ans, et je crois qu'on pourrait difficilement me la reprocher: Une nouvelle émission de la province de Québec est lancée mercredi matin sur le marché canadien, au taux de six pour cent d'intérêt et puis 99½ pour des titres à 25 ans d'échéance.

Alors, de concert avec mon associé, je me suis dit tout de suite: nous allons réserver trente mille à laCorporation des Pilotes, parce que le président était absent à ce moment-là, le Trust Général, le conseiller financier du Trust Général était absent aussi. Alors, j'ai pris sur mon initiative d'en réserver


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

trente mille à la Corporation, sachant que l'émission serait très rapidement souscrite. De fait, elle l'était avant midi de la même journée.

Alors, je leur ai confirmé, dans la soirée, le président m'a rappelé, il m'a confirmé les titres, parce que j'avais laissé un message à son endroit. Il a confirmé le trente mille.

Dès le lendemain, les obligations cotaient 100, et cet après-midi, elles cotent 102¼, 102½.

C'est un geste positif qu'il fallait faire spontanément à ce moment-là, mais je ne l'aurais pas fait si j'avais eu la conviction qu'il pouvait y avoir un seul doute quant à la difficulté de l'émission elle-même, ou une difficulté de la part l'Association, - du président de la Corporation.

Q Et est-ce que je vous comprends bien si j'interprète votre réponse comme, - en rapport avec ce dernier cas, comme étant l'effet que si la Corporation avait refusé de ratifier votre achat...

R J'annulais complètement. C'était une réserve que j'avais faite, si vous voulez, une réserve dont j'étais absolument sûr, c'était pour l'assurer, mais sous réserve de la ratification finale.

Q Alors, en pratique, on peut dire qu'en plus de l'acceptation de la Corporation du fonds de pension, il y a toujours deux organismes ou experts financiers qui conjointement approuvent la transaction avant qu'elle ne soit faite?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R De fait, si je propose une transaction et que le Trust Général la trouve plus ou moinsintéressante, pas très avantageuse, ou moins qu'avantageuse qu'une autre, nous l'annulons avant même d'en causer avec la Corporation elle-même, et récemment, c'est arrivé d'ailleurs dans un cas ou deux, dans trois cas où j'ai refusé moi-même une transaction du Trust Général, estimant qu'elle n'était pas substantiellement avantageuse.

Q Depuis que vos services ont été requis en rapport avec le fonds de pension, est-ce que vous avez eu à faire certaines recommandations à la Corporation en vue d'améliorer la situation générale du fonds de pension, soit personnellement, soit conjointement avec le conseil d'administration du fonds de pension?

R Je crois que c'est en milneuf cent soixante et un (1961), alors qu'avec les membres du conseil, nous avions discuté du taux de la contribution des membres à la caisse de retraite.

Je croyais cette contribution de 7% nettement inférieure aux besoins du fonds, à la suite de l'analyse des rapports actuariels du ministère des Finances.

Alors,après en avoir causé à fréquentes reprises avec le président de la Corporation, le capitaine Rousseau, ce dernier a convoqué une réunion générale des membres à laquelle j'ai assisté, et à laquelle de concert aussi avec les membres de la Corporation,

j'ai recommandé avec forte instance la hausse de la contribution des membres à la caisse de 7% à 10%.

Une deuxième recommandation, qui était le prolongement, en somme, de la mise à la pension des pilotes pour un, deux ou trois ans, dans le cas où la chose pouvait être faite décemment; et troisièmement, nous avons beaucoup insisté aussi à ce moment-là en vue d'apporter - de provoquer de nouveaux échanges dans le portefeuille, qui pouvaient améliorer sensiblement la rentabilité du fonds lui-même.

Q Et est-ce que vos recommandations ont été acceptées par la Corporation ?

R Séance tenante. Nous allions à l'assemblée avec un peu d'appréhension, parce qu'on sait ce que c'est que de demander une hausse de 7% à 10%, ce qui représentait 3% de versements ou de prestations additionnels au fonds, qui pouvait représenter pour des montants variant de $300.00 à $400.00 par année, et qui était en somme un sacrifice que les pilotes devaient faire pour mettre leur fonds en bon état. On croyait que ce serait peut-être plus ou moins bien accepté, mais après avoir très bien exposé le projet, la hausse de la contribution a été votée à cette même réunion-là, dans l'après-midi, dans l'espace d'une heure, une heure et demie.

Q Est-ce que vous recevez quelque rémunération pour vos services?

R Aucune, c'est-à-dire, aucune..... aucune, directement des pilotes.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

TRANSQUESTIONNE par Me MAURICE JACQUES, pour la Commission:

Q Si je comprends bien votre dernière réponse, c'est que dans tout ça, votre rémunération ou la compensation que vous recevez vient sur vos transactions?

R Sur mes transactions elles-mêmes, mais je ne reçois aucun honoraire, ni directement, ni indirectement, si vous voulez, des pilotes eux-mêmes, sauf la vente des titres que je leur effectue, et au prix de n'importe quelle institution; c'est-à-dire, je confirme soit les achats, soit les ventes au même prix que je les confirmerais à une institution telle que le Sun Life, Imperial Life, la Banque du Canada, la Laurentienne à Québec, ou n'importe quelle autre institution d'assurances ou tout autre fonds de pension, celui du Bell Telephone ou autre.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL, P.-Q.

VOLUME No.: 69

DATE:

30 septembre 1963.

TEXTE FRANCAIS.

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent,

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

Me COLIN MASON,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me R. MACGILLIVRAY,
procureur du Ministère des Transports:

VOLUME 69 - Page 2,907 à 2,987

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 30 SEPTEMBRE 1963.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

I N D E X

SEANCE DU 30 SEPTEMBRE 1963.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le trentième jour de septembre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

Capitaine GASTON ROUSSEAU -
RE-INTERROGE par Me M. JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Rousseau, pour faire suite aux dernières questions qui vous ont été posées au sujet d'un pilote qui n'accepterait pas de devenir membre de l'Association ou membre de la Corporation, est-ce qu'il n'est pas possible aussi que cette personne-là puisse faire plus d'argent qu'un autre pilote? Je ne parle pas de sa première année, mais éventuellement, quand il deviendra, non pas classe C-2, mais classe C-1?

R A classe C-1, oui, les règlements de pilotage disent bien que la deuxième année, il reçoit 85%.

Q Alors, c'est possible qu'il fasse plus d'argent?

R Qu'un membre classe B?

Q Qu'un membre de la Corporation, de même classe que lui?

R C'est possible, c'est peut-être possible, oui. Mais il ne jouirait pas, par exemple, de différents privilèges: d'être dans la Corporation, et du secours maladie, secours suspension.

Q Justement, d'être membre de la même Association. Votre Corporation offre, en fait, quels avantages aux pilotes? L'avantage d'être unis, évidemment?

R L'avantage du fonds commun.

Q Du fonds commun?

R L'avantage de l'aide, secours maladie.

Q Secours maladie?

R Oui, qu'il reçoit pendant deux ans, s'il est malade, pendant deux ans il reçoit demi-salaire. Secours suspension...

Q Puis à part ça?

R Les privilèges d'être affiliés, par exemple, à la Fédération des Pilotes, la Canadian Merchant Service Guild...

Q Mais davantage pécuniers, disons?

R Ce sont ces avantages-là.

Q Les deux avantages?

R L'avantage du fonds commun surtout, de premier ordre.

Q Et secours en maladie et secours en suspension?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Oui.

Q Lorsque vous demandez à un nouveau pilote de s'associer ou de devenir membre de la Corporation, est-ce que vous lui expliquez les avantages de la Corporation?

R Oui.

Q Est-ce que vous lui expliquez les avantages de la Corporation?

R Oui.

Q Est-ce que vous lui expliquez ce que vous croiriez être les désavantages de la Corporation?

R Non pas, non pas. Les derniers qui suivent nos cours d'hiver ont des explications fournies là-dessus, et comme je disais tout à l'heure, ces apprentis-là voyagent avec nous pendant des années, ils entendent des pilotes parler de toutes ces questions, et ils sont au courant.

Q Est-ce que, par exemple, vous expliquez aux pilotes en perspectives, ou aux nouveaux pilotes l'étendue des dépenses que la Corporation fait, par exemple, ce dernier que vous avez associé, est-ce que vous lui avez dit que vos dépenses, l'an dernier, se chiffraient à $43,800.00?

R .....

Q Est-ce qu'il est entré en mil neuf cent soixante et trois (1963) ou mil neuf cent soixante-deux (1962), lui?

R Le dernier est entré tout dernièrement. Son père est pilote; lui-même a été apprenti


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pendant cinq ans, il est certainement au courant des dépenses.

Q Est-ce que vous les lui avez expliquées?

R Pas nécessairement. Si vous remarquez, dans nos règlements, il n'y a aucun devoir du Président à cet égard. Si j'ai fait ça, je l'ai fait depuis mil neuf cent soixante (1960). Je crois que j'ai été le premier à lire les buts et à expliquer tous ces points aux nouveaux candidats. Je crois que ça ne se faisait pas auparavant.

Q Si je comprends bien votre réponse, dans ce dernier cas, ce dernier candidat que vous venez de nommer, vous lui auriez expliqué les avantages de la Corporation, mais vous ne lui avez pas expliqué comment il serait payé, et quelles déductions seraient faites de son salaire?

R Il sait fort bien comment il sera payé, oui, il le sait.

Q Est-ce que vous lui avez expliqué, avant de lui demander de signer?

R Non. Je lui ai bien expliqué qu'il serait dans le tour de rôle à partir du lendemain matin, même s'il n'avait pas son brevet.

Q Pouvez-vous me dire ce que vous entendez par "augmentation de productivité." Ce n'est pas une expression dont vous vous êtes servi...

R Non.

Q Est-ce que vous savez ce que ça veut dire "augmentation de productivité"?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R J'ai une bonne idée, oui.

Q D'après vous, ce serait quoi, ça?

R C'est que le trafic augmente et la grosseur des navires augmente.

Q Vous référez ça aux pilotes, évidemment, comme augmentation de trafic et augmentation de nevires?

R Augmentation de la grosseur des navires.

Q Augmentation du nombre et de la grosseur des navires. Je ne crois pas que ce soit complet. "Productivité d'un pilote," qu'est-ce que ça comprendrait pour vous?

R C'est le travail qu'il fait.

Q Est-ce que l'augmentation de productivité serait augmentation du nombre de navires pilotés et du tonnage?

R Je ne sais pas, je ne vois pas à quoi vous voulez en venir.

Q A l'heure actuelle, est-ce que les administrateurs - ou plutôt le jury d'examen demande aux pilotes qui ont sous leurs soins un apprenti de faire rapport sur les qualifications de cet apprenti-là, sur ses aptitudes?

R Non. A chaque fois qu'un apprenti va à bord d'un navire accompagné d'un pilote, il a un petit..... le pilote a un petit..... pas bulletin, un petit..... on appelle ça "un piton", à remplir, un petit papier disant que l'apprenti a fait le voyage avec lui, etc.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Et qu'est-ce qui est inscrit sur ce petit papier-là?
R Le nom de son navire, et le nom du pilote, le nom du voyage, la nature du voyage, le nom de l'apprenti et le nom du pilote, et je crois qu'il y a un espace pour les remarques.
Q Un espace pour les remarques?
R Oui.
Q Est-ce que vous-même siégez sur le jury d'examen?
R Ah oui, je siège sur les jury d'examen.
Q Est-ce que le jury d'examen considère ces rapports-là?
R Non, c'est plutôt le comité de promotion et d'admission qui fait ça.
Q Le comité de la Corporation?
R Le comité de la Corporation qui s'appelle le comité de promotion et d'admission, qui s'occupe des choses concernant l'apprentissage. Il fait rapport au conseil d'administration.
Q Si je comprends bien, le jury d'examen a devant lui un candidat sur qui il n'a aucun rapport ou aucune opinion antérieure?
R Il peut en avoir, oui, il peut en avoir. C'est le conseil d'administration qui suit la marche de l'apprentissage; c'est le comité d'admission et de promotion qui suit la marche et qui fait rapport au conseil d'administration.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Et le jury d'examen...
R Le jury d'examen est composé du président de la Corporation et de deux autres membres.
Q De la Corporation?
R De la Corporation, à part deux membres du département du ministère des Transports, ce qui fait que les pilotes sont au courant en tout temps de la marche...
Q Maintenant, est-ce que les officiers du département qui siègent sur le jury d'examen sont mis au courant des rapports qui sont faits par les rapports au comité de promotion et d'admission, et ensuite transmis au comité d'administration?
R Oui, le jury d'examen tient des assemblées auxquelles il y a des minutes tenues, et toutes ces questions-là sont amenées au jury d'examen qui les étudie.
Q Alors, les rapports du comité d'admission et de promotion sont transférés, ou plutôt, qui sont transférés au comité d'administration, sont aussi référés au jury d'examen?
R Ils le sont indirectement, puisqu'à ce moment-là il y a deux pilotes qui sont membres du conseil d'administration. Alors, ils sont au courant.
Q Je comprends que les pilotes soient au courant, mais est-ce que les officiers du département, eux, sont mis au courant? Par exemple, vous avez un apprenti pilote qui se présente pour un examen. C'est un homme que, dans ses rapports, on qualifie de "tete


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

de linotte", ou " d'ivrogne." Les pilotes qui sont membres du conseil d'administration de la Corporation le savent parce que précédemment, le comité de promotion qui a eu le rapport du pilote leur a fait part de cette information-là. Le jury d'examen se réunit, les membres du comité d'administration qui sont au fait, qui se trouvent là, est-ce qu'ils transmettent leurs informations aux membres représentants du ministère?

R Bien, auparavant, nous avions..... les représentants du ministère étaient le capitaine Allard de Québec qui suit aussi les apprentis, qui les voit à chaque jour; ensuite, le surveillant régional qui était le capitaine Gendron auparavant et maintenant le capitaine Catinus qui connaît lui aussi les apprentis.

Q Mais ces rapports se font sur les pilotes - ces rapports que les pilotes font sur les apprentis-pilotes, est-ce qu'ils sont communiqués aux représentants du ministère qui siège sur le jury d'examen?

R Si c'est un rapport sérieux, oui.

Q Qui décide si le rapport est sérieux ou non?

R Bien, à date, il n'y en a presque pas eu. Il n'y en a pas eu. Remarquez bien, j'aimerais bien à faire remarquer que le jury d'examen, ici, n'a pas le pouvoir de sanctionner ou de faire quoi que ce soit; le jury d'examen, tout ce qu'on afait à date, ç'a été de soumettre le cas à l'autorité, par exemple un apprenti-pilote n'a pas passé son examen annuel, le jury d'examen a recommandé seulement à l'autorité que

cet apprenti soit reculé d'un an, ou quelque chose comme ça. C'est tout. Nous avons fait des recommandations, pas autre chose.

Q Monsieur Rousseau, êtes-vous d'accord avec moi lorsque je dis que ce que les pilotes font, c'est un travail qui demande une certaine habileté, habileté physique, comme par exemple il y a des gens qui peuvent conduire des machines la plupart du temps, il y en a d'autres qui ont plus de difficulté à conduire des véhicules-automobiles. Physique dans ce sens-là. Vous conduisez quelque chose, vous devez avoir une espèce de jugement bien particulier à la fonction physique?

R Parfaitement d'accord, excepté qu'il y a certainement une grande marge entre conduire une automobile et conduire un navire.

Q Oui, je ne veux pas comparer les deux, je veux faire comprendre ce que je voulais dire par" activité physique." Est-ce que les apprentis, durant leur stade d'apprentissage, peuvent manoeuvrer des navires eux-mêmes pour les accoster et les partir d'un port quelconque?

R Pour faire les accostages, je ne crois pas. Maintes fois, je vais dire à l'apprenti, par exemple, s'il est rendu à sa dernière année, je vais lui donner la chance de faire la manoeuvre, oui.

Q De faire l'accostage?

R Non, pas l'accostage, conduire le navire sur le fleuve.

Q Sur le fleuve?

R Oui.

Q Vous le laissez en charge du navire?

R Non, je ne le laisse pas en charge, je dis: "Tu peux donner des directions, tu vas voir comment ça va," mais de toute façon, j'ai un bon oeil dessus.

Q Vous le surveillez?

R Oui.

Q Vous lui laissez faire l'ouvrage?

R Pas entièrement, non.

Q Pas entièrement?

R La majorité du temps, dans les eaux étroites, c'est très rare.

Q Mais pour les accostages, vous ne leur permettez jamais de faire des accostages?

R Pour l'accostage même, non, pas moi.

Q Ou laisser le quai avec un navire?

R Pas moi. Vous savez, nous avons eu le privilège d'avoir le Saint Barnabé un an, et là, ces gens-là ont appris beaucoup à faire des accostages, et malheureusement, le Saint Barnabé n'est plus à notre disposition.

Q Le Saint Barnabé, pour la Commission, voulez-vous dire sa longueur, sa grosseur, son tonnage?

R Le Saint Barnabé était un navire-école attaché à l'institut de marine de Rimouski. C'était un navire..... les dimensions, je n'ai pas d'idée.

Q Est-ce que c'est un navire de cent pieds (100')? Deux cents pieds (200')? Trois cents pieds (300')?

R Je dirais: A peu près cent cinquante pieds (150') de long.

Q Cent cinquante pieds (150')?

R A peu près. Je crois qu'il était muni de deux hélices. Je n'ai pas été à bord.

Q Vous n'etes pas allé à bord?

R Non.

Q Qu'il plaise à la Commission, le Saint Barnabé est un navire qui est immatriculé, et nous pouvons obtenir ces détails de la nomenclature des navires qui est disponible au ministère des Transports.

ADVENANT 1:05 HEURE P.M., LA COUR EST AJOURNEE A 2:30 HEURES P.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le trentième jour de septembre, l'an mil neuf cent soixante-trois, a comparu comme témoin:

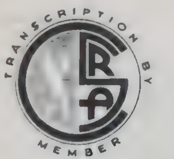
Capitaine GASTON ROUSSEAU -
RE-INTERROGATOIRE CONTINUE.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Rousseau, nous parlions, avant l'ajournement, de la pratique que pourrait avoir eue un pilote avant de devenir pilote, dans la manoeuvre des navires, dans son stade d'apprentissage. Vous m'avez dit que vous personnellement, vous ne permettiez jamais que l'apprenti-pilote, quelque soit le nombre d'années d'apprentissage qu'il ait, qu'il fasse la manoeuvre d'accostage ou du départ du navire du quai. C'est bien ça?

R C'est exact.

Q A votre connaissance, est-ce qu'il y


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

des pilotes qui permettent que l'apprenti fasse ces manoeuvres?

R Peut-être, peut-être. Je dois dire ici que maintes fois, je demande à l'apprenti qu'est-ce qu'il ferait pour partir d'un tel quai, son opinion, et puis moi je lui dis ma manière de le faire, et je lui demande.

Q Oui, mais il n'a pas de pratique, en fait?

R Non.

Q Pas avant de devenir pilote?

R Presque pas. C'est-à-dire, qu'il y a plusieurs apprentis qui ont fait - qui ont été officiers ou capitaines sur des navires, et qui ont certainement fait de la pratique, oui.

Q Mais comme apprenti-pilote?

R Non pas.

Q Pas encore, à l'examen pratique?

R Sauf l'année que j'ai mentionnée, où nous avons eu le Saint Barnabé.

Q Le Saint Barnabé, au point de vue grosseur de navire et au point de vue facilité de manoeuvre, comment se compare-t-il avec les cargos que vous avez sur le fleuve?

R Bien, c'est certain que le Saint Barnabé est beaucoup plus petit que les cargos que nous avons en ce moment, mais de toute façon, les apprentis pouvaient voir par eux-mêmes la façon dont un navire tournait, par exemple, avec deux hélices, et la façon


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



de plaçer son gouvernail allant de reculons ou de l'avant; il pouvait certainement apprendre à faire de la manoeuvre avec un navire comme celui-là.

Q Maintenant, lorsque vous permettez à un apprenti-pilote de faire une partie du pilotage, sous votre surveillance, est-ce que vous demandez l'autorisation du commandant du navire?

R Quelques fois nous le mentionnons. Non, nous ne lui demandons pas l'autorisation.

Q Est-ce que les commandants de navire auraient fait des commentaires à ce sujet, lorsque vous avez permis qu'un apprenti prenne charge du navire, sous votre direction?

R Non, jamais, non.

Q Combien d'années avez-vous été aspirant apprenti-pilote, monsieur Rousseau?

R Six ans, je crois.

Q Aspirant apprenti?

R Ah, aspirant apprenti..... une dizaine d'années.

Q A ce moment-là, est-ce que vous aviez une garantie ou une certitude quelconque d'être appelé apprenti-pilote?

R Aucunement.

Q Et vous avez été apprenti-pilote six ans?

R Apprenti-pilote, oui.

Q Est-ce que la période minimum d'apprentissage à ce moment-là était de six ans?

R Elle était six ans dans ce temps-là.

Q Et vous avez fait uniquement vos six années; vous avez été appelé pilote immédiatement après?

R C'est bien ça.

Q Durant votre apprentissage, est-ce que vous aviez une certitude quelconque que vous seriez appelé pilote?

R Non plus. On savait, par expérience, que l'apprentissage pouvait durer..... pouvait être d'une assez longue durée.

Q Est-ce qu'aujourd'hui les apprentis-pilotes, en vertu du nouveau système, ont une certitude quelconque qu'ils seront appelés à devenir pilote à un moment donné, à un moment fixe?

R Non pas à un moment fixe; mais ce que nous avons essayé d'établir, c'est de diminuer le nombre d'apprentis-pilotes afin que ceux qui le font, en se basant sur la moyenne des pilotes qui ont été admis chez-nous, dans la circonscription, par année, ceci, en diminuant le nombre d'apprentis, ça nous aide à voir à ce que les apprentis ne fassent pas un apprentissage de trop longue durée. Nous espérons que ce sera trois ou quatre ans.

Q Mais à l'heure actuelle, vous ne pouvez donner aucune certitude que l'apprenti qui aura complété ces six années deviendra pilote et finir cet ouvrage-là...

R Non, aucunement.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Est-ce que les apprentis, sous le nouveau systême, ont fait des commentaires quelconque sur ça?

R Non, ils n'en ont pas fait. Nous avons des apprentis qui, bien entendu, aimeraient être certains de devenir pilotes après leur stage d'apprentissage, mais on ne peut pas leur donner de garantie.

Q Est-ce que vous ne trouvez pas ça un peu sévère? On exige des apprentis pilotes qu'ils se consacrent uniquement à leurs activités d'apprentis-pilotes pendant un certain nombre d'années, qu'ils se procurent certaines qualifications, et tout cet ouvrage-là, suivant les règlements qui ont été produits, ne leur permet pas en même temps de se qualifier pour aller travailler ailleurs que pilote. Est-ce que vous ne trouvez pas que c'est un peu injuste de forçer ces gens-là à suivre certains cours, de satisfaire à certaines exigences, et leur défendre, pendant cette période-là, de travailler ailleurs ou de se qualifier pour une autre fonction au cas où ils ne seraient pas appelés apprentis?

R Nous comprenons que ..... oui, c'est un peu injuste, mais ces gens-là, lorsqu'ils demandent d'être apprentis, ils savent bien ce qui les attend; c'est un peu le caractère de la situation de la profession en ce moment.

Q Ici, je tiens à vous faire remarquer que je ne veux pas déprécier les exigences que vous avez aujourd'hui pour vos apprentis?

R Je comprends.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Quand vous avez été apprenti, vous avez sûrement pilote des navires avec des pilotes spéciaux?
R Quand j'étais apprenti, sûrement.
Q Vous avez entendu le témoignage du capitaine Dussault à l'effet que lorsqu'il était apprenti senior, il lui arrivait parfois que le pilote lui dise: "Prends le navire et vas-y," à certaines places dans le fleuve. Est-ce que ça vous est arrivé à vous, ça?
R Je le crois, oui. Ca fait onze ans....
Q Vous le croyez?
R J'ai dû certainement le faire, oui.
Q Savez-vous si c'est une pratique qui a cours encore?
R Pour les apprentis de dernière année, oui.
Q Est-ce que ces apprentis sont rémunérés pour ces services-là?
R C'est-à-dire qu'en ce moment les Armateurs...
Q Par le pilote? Rémunérés par le pilote?
R Non pas.
Q Pas à votre connaissance?
R Non.
Q Je crois que la demande d'adhésion et les modifications à l'acte de société n'ont pas été produites comme pièces?
R Je crois qu'ils l'ont été ce matin.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Oui, ils l'ont déjà été.

Q Je vous exhibe la pièce 713, soit "Demande d'admission à la Corporation et modification de l'acte de société." Voulez-vous maintenant me dire si dans le passé, avant que la Corporation n'existe, si vous faisiez signer par le pilote non seulement l'acte d'association dont copie certifiée a été produite, mais aussi tous les amendements à cet acte-là?

R C'est-à-dire..... vous voulez dire: Avant mil neuf cent soixante (1960)?

Q Oui.

R Je n'étais pas présent.

Q Est-ce que lorsque vous êtes devenu pilote, vous avez signé uniquement l'acte d'association ou l'acte d'association et ses amendements?

R On m'a fait signer l'acte d'association et c'est tout.

Q Voulez-vous m'expliquer les raisons pour lesquelles vous demandez maintenant que chaque pilote signe les amendements à l'acte de société?

R Bien, premièrement, lorsque nous nous sommes formés en Corporation, comme j'ai expliqué à la Commission, notre conseiller juridique nous a préparé ces deux documents, il nous a expliqué et il a expliqué aux membres le contenu, et puis a fait signer à tous et chacun qui le voulait bien - il a fait signer la modification de l'acte de société et la demande d'adhésion, en plus de signer l'acte d'Association.

Q Si l'amendement au règlement de l'acte


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

d'association produit sous la cote 713 a été adopté validement, je ne vois pas de raison pour que le pilote qui veut devenir membre de l'Association soit obligé de la signer, vu que la procédure d'amendement est déjà prévue dans l'acte d'association.

R Je ne vous ai pas suivi.

Q Peut-être que Me Lalonde serait plus compétent témoin pour répondre à cette question-là.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je suis très heureux que mon confrère s'en rende compte.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Lorsque vous avez obtenu les 53 signatures dont il a été fait mention, je crois, au mois de mai mil neuf cent soixante (1960)...

R Au mois d'avril.

Q Au mois d'avril mil neuf cent soixante (1960)?

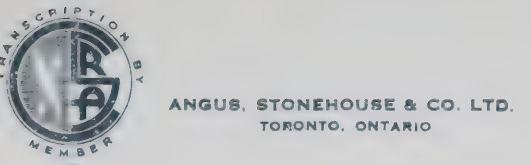
R Oui.

Q Est-ce qu'une assemblée de l'Association a été tenue subséquemment à l'obtention de ces 53 signatures?

R Non.

Q Est-ce qu'à votre connaissance il y a eu une assemblée de l'Association de convoquée pour adopter l'amendement au règlement qui est contenu dans


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



l'exhibit 713?

R Non pas. Chaque membre les a signés individuellement. Je comprends que chaque membre a signé ces choses-là individuellement.

Q Il n'y a pas eu d'assemblée de convoquée pour approuver ces modifications-là?

R Non pas. Ce que nous avons fait, une fois que la demande pour la charte a été faite, la demande a été faite au secrétaire d'Etat, nous avons avisé les membres par bulletin, et puis nous les avons aussi avisés que nous avions obtenu notre charte le huit (8) mai mil neuf cent soixante (1960).

Q Est-ce que vous avez obtenu une consultation légale sur cette façon de procéder?

R Je crois que nous avons obtenu deux consultations légales.

Q Sur cette façon-là de procéder?

R Oui.

Q Il y a eu des opinions de déposées. Savez-vous si ces consultations-là avaient été déposées?

R Si elles ont été déposées? Je crois que oui.

Q Surla façon de procéder?

R Sur la façon de procéder.

Q A l'effet qu'il n'était pas nécessaire de convoquer une assemblée de l'Association pour approuver les modifications à l'acte d'Association?

R Non, non, il n'y a pas eu d'assemblée.

Q Il n'y a pas eu d'assemblée?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Non.

Q De consultation, d'opinion?

R De consultation, nous avions notre conseiller juridique constamment avec nous, dans ce temps-là, et puis nous avons suivi ses.....

Q Si je comprends bien votre témoignage antérieur, les assemblées de l'Association et de la Corporation, c'est devenu la même chose, maintenant; ç'a lieu en même temps; il n'y a pas deux assemblées, il y a une assemblée qui est à la fois l'assemblée de l'Association et de la Corporation?

R Non pas. Nous avons, le deuxième mercredi de janvier, l'assemblée de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent. Nous avons aussi - nous envoyons aussi un avis de convocation aux membres de l'Association des Pilotes pour leur dire qu'il y aura aussi une assemblée générale des membres de l'Association. Ordinairement, nous faisons ça dans l'après-midi.

Q Et qu'est-ce que vous faites à cette assemblée de l'Association?

R Nous avons notre ordre du jour, et puis nous ouvrons l'assemblée en bonne et due forme, nous constatons les présences des membres de l'Association, nous tenons les minutes.

Q Est-ce que vous avez des élections?

R Il n'y a pas eu d'élections à date.

Q Pourquoi?

R Parce qu'il y a un membre qui propose que les administrateurs élus pour la Corporation soient


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

aussi..... qu'ils en feraient,ils proposent que ces gens-là, que par exemple, six membres soient administrateurs.

LE PRESIDENT:

Q Et il n'y a jamais eu de contre-proposition?

R Il n'y a jamais eu de contreproposition. Alors, il y a quelqu'un pour seconder.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Alors, les élections de la Corporation ont lieu avant l'assemblée de l'Association?

R Oui.

Q Et une fois les élections de la Corporation faites et son assemblée tenue, vous avez l'assemblée de l'Association?

R Oui.

Q A laquelle un membre suggère que les personnes qui ont été - qui sont directeurs de la Corporation soient aussi directeurs de l'Association.

R Non, il y a une mise en nomination, si vous voulez, quelqu'un va suggérer que le président élu de la Corporation, le nom de ce type-là soit mis de l'avant; ensuite, je crois qu'à date, ç'a été à l'unanimité que les mêmes administrateurs sont élus.

Q Est-ce que, sans vous blesser, c'est quelque chose qui est arrangé d'avance?

R Pas du tout, pas du tout.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Quelle serait votre réaction, comme président de l'Association, si, disons, les six membres dissidents de l'Association proposaient quelqu'un de différent comme directeur?

R Ah..... ça serait à ce moment-là aux membres de décider. Remarquez qu'il pourrait y avoir une élection, et l'élection se ferait en bonne et due forme.

Q Suivant quelle formalité?

R Suivant la formalité..... on pourrait dire: A l'acte d'association.

Q Exhibit 592?

R .....

Q Maintenant, à cette assemblée de l'Association, est-ce que vous prenez connaissance des états financiers de l'Association?

R Des états financiers de l'Association?

Q A l'assemblée de l'Association?

R Les états financiers de l'Association sont les mêmes que les états financiers de la Corporation.

Q Voici, monsieur Rousseau: Il est en preuve qu'un pilote qui n'était pas membre de la Corporation s'est présenté à une assemblée de la Corporation, et il a voulu poser des questions, apparement d'un ordre financier. A ce moment-là, il est aussi en preuve que l'opinion juridique de votre avocat fut demandée, et je ne sais pas si la matière fut mise au vote, mais finalement, la personne, on lui a refusé le droit de parole à l'assemblée de la Corporation?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R C'est ça.

Q Ce que je veux déterminer, c'est si cette personne-là avait eu la même opportunité à l'Association?

R Il l'aurait certainement eu s'il avait été là.

Q S'il avait été là?

R Certainement.

Q Il n'était pas là?

R Certainement, et puis les bilans leur sont envoyés de la même façon, à tous et chacun.

Q Mais est-ce que ces bilans-là ont été discutés par l'Association, en tant qu'association?

R Ils ne sont pas discutés par l'Association si les six membres dissidents ne sont pas là. Le bilan est discuté à l'assemblée de la Corporation qui a lieu au même endroit, le même matin, et ces gens-là, s'ils ne viennent pas à l'assemblée, ce n'est toujours pas notre faute, et on ne peut pas discuter du bilan à l'assemblée de l'Association quand il n'y a pas de membres de l'Association, c'est-à-dire les six, - tous les membres sont membres de l'Association, bien entendu.

Q A toutes fins pratiques, l'assemblée de l'Association, à date, se résume à l'élection des directeurs?

R Pas nécessairement. Le rapport du président, quelqu'un va proposer que le rapport du président - je commence à faire mon rapport, c'est le même que le rapport de la Corporation, quelqu'un va


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



dire: "Pour sauver un peu de temps, je propose que le rapport du président soit adopté, " et quelqu'un seconde, on va à l'item suivant, et ainsi de suite.

Q Est-ce que vous auriez un ordre du jour d'une assemblée de l'Association, avec vous ici?

R Ah., certainement, certainement.

Q Voici, monsieur Rousseau, je vous exhibe un document du vingt-huit (28) décembre mil neuf cent soixante-deux (1962). Voulez-vous en prendre connaissance et me dire de quel organisme émane ce document?

R De l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval.

Q Et ça représente quoi?

R Ca représente l'Association des Pilotes.

Q Mais qu'est-ce que c'est que ce document-là?

R Ca, c'est un document qui avise les membres de l'assemblée générale annuelle, et l'ordre du jour leur est aussi... est aussi inscrit sur le document.

Q Je voudrais Votre Seigneurie, produire ce document sous la cote 716, intitulé: Avis de convocation et ordre du jour de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval, pour une assemblée de mercredi le neuf (9) janvier mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R C'est ça.

Q L'item 6 de l'ordre du jour, c'est


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

le rapport du secrétaire-trésorier. Etiez-vous présent à l'assemblée du neuf (9) janvier mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Certainement, c'est moi qui présidais.

Q Alors, Quel avait été, brièvement, ce rapport du secrétaire-trésorier?

R Le rapport du secrétaire-trésorier était le même que le rapport du secrétaire-trésorier pour la Corporation, sauf que quelques... un membre de l'Association a proposé que le rapport du secrétaire-trésorier qui avait été fait antérieurement soit adopté, et ç'a été secondé. C'est tout. Il n'y avait personne - ce n'était pas nécessaire de se répéter.

LE PRESIDENT:

Q Il n'y a pas eu d'objection à ça?

R Aucune.

Q Il n'y a pas eu les mêmes questions qu'il y avait eu de l'autre côté, dans l'autre assemblée avant?

R Pas du tout.

Me MAURICE JACQUES,
pourla Commission:

Q Est-ce qu'il en serait de même pour l'item 5: "Suggestion pour aides à la navigation."

R Je crois que les suggestions pour aides à la navigation, ceci avait déjà été fait à l'assemblée de la Corporation.

Q En somme, il s'agit plus ou moins


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

toujours de références à l'assemblée de la Corporation?

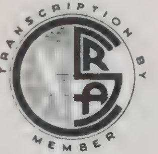
R Non, si les six membres, par exemple, qui ne sont pas dans la Corporation, étaient présents, on procèderait en bonne et due forme, et on donnerait à ces gens-là toutes les informations dont ils ont droit. S'ils n'assistent pas , ce n'est pas notre faute.

Q En rapport avec l'incorporation de la Corporation des Pilotes, la dernière, vous avez fait part dans votre témoignage, et c'est aussi dans la loi, que les règlements étaient approuvés par le secrétaire d'Etat. En autant que vous êtes concerné, qu'est-ce que ça signifie pour vous, cette approbation-là?

R C'est-à-dire qu'on envoie la demande ...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Votre Seigneurie, il s'agit, encore une fois, je pense bien, d'un problème légal: La loi sur les compagnies, partie 2, la loi fédérale sur les compagnies, partie 2, contient des dispositions de l'approbation par le secrétaire d'Etat, et je me demande ce que le témoin peut ajouter, à savoir en quoi ça consiste, cette obligation-là, ou qu'est-ce que ça signifie pour lui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Voici, Votre Seigneurie: Je ne veux pas demander une opinion légale au témoin, mais je crois qu'il est important à la Commission de savoir la réaction des pilotes à cette approbation du secrétaire d'Etat du Canada. Est-ce qu'ils croient que c'est une approbation qui ajoute à la légalité de leur règlement? C'est tout ce que je veux savoir.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Il a suggéré la réponse.

LE PRESIDENT:
C'est justement ce que j'essayais d'éviter.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
C'est parce que mon confrère m'a forcé de le faire.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Mon confrère remarquera que moi, je ne l'ai pas fait.

(La question précédente est relue par le sténographe).

LE TEMOIN:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Qu'est-ce que vous voulez que je réponde à ça? Je suis capitaine au long cours, je suis pilote et non pas conseiller juridique.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Mais, est-ce qu'en autant que vous êtes concerné, c'est quelque chose qui bonifie ou sanctifie vos règlements?

R ..... disons que oui.

Q vous vous êtes plaint que les Armateurs ne communiquaient pas au pilote les mémoires qu'ils adressaient au ministère des Transports. Est-ce que c'est exact, ça?

R Plaindre..... est-ce que je me suis plaint? Je ne me souviens pas. J'ai bien dit qu'il ne nous avait pas fait parvenir ces mémoires.

Q Croyez-vous que si vous receviez communication de ces mémoires avant qu'ils ne soient soumis au ministère, que les problèmes du pilotage pourraient être, disons, réglés plus facilement?

R ..... peut-être. Mais je crois que ç'aurait été..... ç'aurait certainement démontré du bon vouloir de leur part, si on nous avait communiqué ces mémoires.

Q Maintenant, est-ce que vous, les pilotes, vous envoyez des mémoires, ou vous faites des représentations auprès du ministère des Transports?

R ..... je crois que nous en avons fait un en mil neuf cent soixante (1960).

Q Est-ce que vous en avez fait tenir copie à la Fédération des Armateurs?

R ..... ça se pourrait fort bien.

Q Ca, vous ne le savez pas?

R Je ne me souviens pas.

Q Qui serait en mesure de nous répondre exactement sur cette question-là?

R Je le saurais si je pouvais référer à l'année mil neuf cent soixante (1960) et regarder un peu en arrière.

Q Vous pourrez faire ça tout à l'heure, à l'ajournement?

R Certainement.

Q Est-ce que vous avez déjà demandé aux Armateurs de vous faire parvenir copie des mémoires qu'ils envoyaient au ministère?

R ..... non, on les a obtenus après qu'ils avaient été envoyés au ministère.

Q Mais vous ne les avez jamais demandés?

R C'est-à-dire que..... non, on savait que le mémoire était rendu à Ottawa, et on en a reçu copie - on a obtenu les copies.

Q Par voie diplomatique?

R Comme vous voudrez.

Q Au point de vue discipline, est-ce que vous avez fait, ou est-ce qu'il a déjà été décidé, soit par l'Association ou la Corporation, depuis que vous êtes pilote, de recommander au ministère des

Transports ou à l'autorité de pilotage de prendre des mesures plus sévères en matière de discipline?

R ..... je ne peux pas vous répondre oui ou non.

Q Vous ne vous souvenez pas qu'il y a eu des représentations de faites?

R Non. Je crois que les fonctionnaires du ministère connaissaient notre opinion à ce sujet-là, que nous tenions à ce que la discipline soit maintenue.

Q Je vous réfère au pilote numéro 70, sur la pièce 644. Etiez-vous officier, soit de l'Association ou de la Corporation, pendant que le pilote 70 était pilote actif?

R Oui.

Q Est-ce que, de commune renommée, vous ne saviez pas - vous ne connaissez pas, plutôt, le caractère de ce pilote?

R Je le connais assez bien.

Q Assez bien?

R Oui.

Q Est-ce qu'à ce moment-là des représentations auraient été faites à Ottawa, à son égard, par la Corporation ou l'Association?

R A quel moment voulez-vous dire?

Q Lorsque vous étiez officier?

R ..... je ne crois pas.

Q Au meilleur de votre connaissance, est-ce que le bureau de direction connaissait aussi bien ce pilote que vous?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Oui.

Q Il était connu de tout le monde, en fait?

R De tout le monde..... excepté, une chose que je pourrais peut-être ajouter ici: C'est que depuis mil neuf cent soixante (1960), lorsque ce monsieur numéro 70 voulait obtenir du secours, c'est qu'avant de lui accorder, on pensait..... le conseil d'administration étudiait bien la question et exigeait un certificat médical.

Q Pour lui accorder du secours?

R Pour lui accorder du secours.

LE PRESIDENT:

Q Secours maladie?

R Secours maladie. C'est-à-dire qu'auparavant, on lui accordait du secours maladie, à ce monsieur, presqu'à chaque année depuis qu'il est pilote. Depuis quelques années, je dois dire que ç'a été beaucoup plus difficile pour lui d'obtenir ce secours, parce qu'après tout, c'est nous, de la Corporation, qui lui donnons le secours, et pas d'autres.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

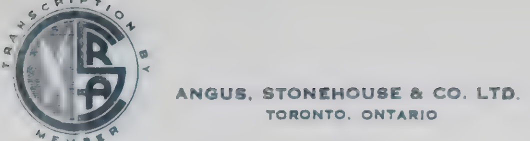
Q Du secours en maladie?

R Du secours en maladie.

Q Est-ce que vous lui auriez accordé du secours en suspension?

R Je ne crois pas.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Est-ce qu'il y aurait moyen de vérifier?

R Oui. Je peux ajouter ici que tout dernièrement, il a fait une demande, une autre demande de secours maladie.

Q Maintenant, quant au pilote numéro 16, lui avez-vous accordé des secours en suspension ou des secours en maladie?

R Non pas.

Q Au pilote numéro 49?

R Je ne crois pas.

Q Au pilote numéro 80?

R Peut-être du secours en suspension, peut-être.

Q Est-ce qu'il y aurait moyen de vérifier ça, s'il vous plaît?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Votre Seigneurie, ceci serait d'autant plus facile à vérifier que ça apparaît dans les bilans annuels déposés devant cette Commission, depuis mil neuf cent cinquante-huit (1958), dans chaque cas, les noms des pilotes apparaît comme secours maladie, secours suspension, avec les montants vis-à-vis de chacun.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Dans un autre ordre d'idée, monsieur Rousseau, qui a pris l'initiative de demander l'abolition des pilotes spéciaux?

R Ah ça..... ça fait des années que cette question était à l'ordre du jour; les pilotes eux-mêmes, la majorité des pilotes ont poussé cette question.

Q A votre connaissance, ça remonte à peu près à quand?

R Ah mon Dieu, ça remonte assez loin; depuis que je suis pilote qu'on en parle.

Q Depuis que vous êtes pilote?

R Ah oui.

Q Vous nous avez dit ce matin que c'était une chose qui causait de la friction parmi les membres, que c'était même un cancer, et que maintenant que le système est aboli, vous avez la paix.

R De ce côté-là.

Q J'aimerais que vous élaboriez cette question-là, monsieur "causer de la friction parmi les membres," de quelle façon?

R Ca pourrait être très long à expliquer. Pour vous dire brièvement: Vous aviez des compagnies qui avaient de gros navires, des compagnies qui avaient de petits navires, des compagnies qui avaient des navires moyens. Alors, les pilotes qui étaient engagés par les compagnies de navires se sentaient - sans même le vouloir, peut-être qu'il y en a qui le voulait - supérieurs aux autres qui avaient des navires


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



de tonnage moyen; et ceux qui étaient nommés pour les petits navires, bien entendu, ils se sentaient encore beaucoup plus inférieurs, mais tout de même, ils se sentaient tous supérieurs au pauvre diable du pilote de tour. Ca, c'était un gros problème.

Q Maintenant, est-ce que la situation n'est pas la même avec les pilotes de classe A?

R Pas du tout.

Q Pourquoi la situation est-elle différente?

R Parce que le choix ne se fait pas la même chose, de la même façon; le choix se fait par ordre de séniorité, et en consultant le dossier du pilote. C'est donc dire que n'importe quel pilote, aujourd'hui, s'il a un bon dossier, peut un jour aspirer à devenir à une classe supérieure. Tandis qu'auparavant, ça n'existait pas; il y avait de très bons pilotes qui étaient dans le tour, et qui sont demeurés dans le tour jusqu'à tout dernièrement.

Q Maintenant, si vous voulez, nous allons passer à l'arret de travail de mil neuf cent soixante-deux (1962). Voudriez-vous déposer tous les télégrammes, lettres ou circulaires qui ont été envoyés auxpilotes du district de Québec, soit par la Fédération, soit par la Corporation, ou soit par l'Association, concernant cet arret de travail?

R Oui, je peux le faire facilement, oui.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Le témoin est en mesure de produire les documents provenant soit de la Corporation ou de l'Association. Les documents provenant de la Fédération seront déposés par le président de la Fédération, avec la permission de Votre Seigneurie, dès qu'il embarquera dans la boîte au témoin.

LE PRESIDENT:
Evidemment, il pourrait produire ceux qu'il a reçus, mais pour ne pas compliquer la procédure, qu'il produise simplement ceux qui émanent des Corporations dont il est président; quant aux autres, de la Fédération, le président de la Fédération les produira.

Me Maurice Jacques,
pour la Commission:
Votre Seigneurie, je continue, mais j'aimerais que le témoin soit à notre disposition pour continuer l'examen.

LE PRESIDENT:
Allez-vous donner un numéro à ça, ou si vous préférez attendre?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Ah, c'est peut-être préférable d'attendre.

LE PRESIDENT:
Alors, vous le prenez en note?

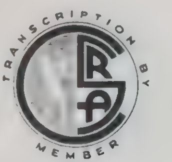
Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Oui Votre Seigneurie.

Q En attendant que ces documents-là soient produits, voulez-vous dire comment vous avez obtenu l'assentiment des membres pour cet arrêt de travail?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Nous avons déjà déposé devant cette Commission tous les procès-verbaux des diverses assemblées d'avril mil neuf cent soixante-deux (1962) de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent et de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval.

LE PRESIDENT:
Je comprends que le procureur veut aller plus loin que les procès-verbaux. QUESTION PERMISE.

R Alors.....?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

(La question est relue par le sténographe).

LE TEMOIN:

R Ce que nous avons fait, nous avons convoqué une assemblée générale spéciale à laquelle - spéciale de l'Association, et conjointement de l'Association et de la Corporation..... si vous permettez, je crois que j'ai une note ici à cet égard..... de toute façon, nous avions - la grande majorité des membres étaient présents et nous avons demandé un vote au sujet de cette question, si nous devions continuer nos assemblées..... ou bien travailler.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Assemblée qui a été convoquée quand, ça?

R Il y a eu deux assemblées: La première...

Q La première, quelle date?

R Le quatre (4) avril. Il y avait 55 membres présents.

Q Et cette assemblée du quatre (4) avril avait été convoquée comment?

R Elle avait été convoquée par télégramme, si je me souviens bien, à tous les membres.

Q Vous souvenez-vous de la date à laquelle le télégramme avait été envoyé?

R Non. Je pourrais vérifier, par exemple.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Vous allez produire copie du télégramme parmi les documents qui vous ont été demandés tout à l'heure?

R Oui.

Q L'arrêt de travail du six (6) avril mil neuf cent soixante-deux (1962) n'avait-il pas été décidé, en fait, le quatre?

R L'arrêt de travail?

Q Oui.

R Attendez, je vais regarder les minutes encore, ici..... oui, c'est bien ça.

Q Le quatre (4), les membres...

R Si vous voulez, je peux lire ici: "Le but de l'assemblée. Monsieur le président explique aux membres le but de l'assemblée qui consiste à décider d'un arrêt de travail étant donné que le ministère des Transports n'a pas donné suite aux recommandations faites par les pilotes l'hiver dernier." Et puis, on va plus loin, on donne lecture des demandes qui ont été soumises au ministère, et également de la lettre du ministère concernant la retenue de 4½% du salaire des pilotes, pour payer une partie de l'administration du pilotage. "Après longue discussion et après que les membres aient émis divers points de vue, l'assemblée semble en faveur qu'en dernier ressort, on concède les demandes faites, mais qu'on refuse d'accepter toute diminution de salaire, et puis il a été décidé que les pilotes cesseraient de monter à bord des navires à minuit et une minute vendredi le six (6) avril."

Il y avait 55 membres présents, et puis il y a eu un vote là-dessus. Le vote a été unanime. En plus, nous avons eu d'autres membres qui étaient sur les stations, 9 membres qui étaient sur les stations, qui appuyaient la majorité des membres.

Q Est-ce que cette décision qui a été prise le quatre (4), d'arrêter le travail le six (6) a été communiquée à ce moment-là au ministère des Transports ou aux Armateurs?

R Ils ont certainement dû l'être; je ne me souviens pas.

Q Est-ce que vous pouvez vérifier si cette décision a été communiquée au ministère, préalablement à l'arrêt de travail?

R Oui.

LE PRESIDENT:

Q Cette assemblée-là avait lieu à Québec, n'est-ce pas?

R A Québec.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q A quel endroit?

R Au Château Laurier.

Q Et l'assemblée du six (6) a été convoquée à quel endroit?

R L'assemblée du six (6), je crois que ç'a été convoqué au bureau de la Corporation, chez-nous, de l'Association.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

LE PRESIDENT:

Q Est-ce qu'il y avait des assemblées similaires à Montréal, à ce moment-là?

R Je crois que oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q L'assemblée du six (6) a été convoquée à Trois-Rivières?

R Pardon, l'assemblée du six (6)..... pardon, le six (6) avril, l'assemblée générale spéciale des membres de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent et de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en aval tenue au siège social de la Corporation suite 304, 71, rue St-Pierre.

Q Il a été déposé des lettres concernant l'augmentation du nombre de pilotes dans le district de Québec. Je crois qu'il y a eu deux lettres de déposées: Une première, la vôtre, qui demande quatre pilotes, et ensuite une réponse du ministère, et subséquemment, votre réponse à la réponse du ministère.

R A laquelle on n'a rien reçu encore.

Q Exhibit 705. Votre première lettre estdatée de quelle date?

R Du vingt-neuf (29) décembre mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Et quels motifs invoquez-vous à l'appui de l'augmentation du nombre de pilotes?

R Voulez-vous que je lise la lettre?

Q Brièvement, les motifs que vous


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



invoquez à ce moment-là?

R Bien, nous voulions avoir un pilote pour remplaçer celui qui avait été absent pendant trois ans, à cause d'un accident d'automobile. Il est déjà remplacé, celui-ci. Un autre qui avait été suspendu par l'autorité du pilotage pour un temps indéfini, nous demandions de remplaçer ce pilote-là jusqu'à temps qu'on lui redonne son brevet, et les deux autres étaient pour , ici, je disais bien: Les deux autres suffiraient à compenser pour l'augmentation du trafic qui ne cesse d'augmenter d'année en année, tout particulièrement en mil neuf cent soixante-deux (1962), et qui ne laisse aucune façon de prévoir une diminution pour l'année mil neuf cent soixante-trois (1963).

Q Ce pilote qui avait été absent trois ans, ça faisait trois ans qu'il était absent à ce moment-là?

R Trois ans, oui.

Q Est-ce qu'antérieurement à mil neuf cent soixante-deux (1962), lorsque vous avez fait cette demande, vous étiez au courant qu'il pourrait être absent aussi longtemps que ça?

R La première année, non. Lui nous disait qu'il espérait revenir. On s'informait.

Q La deuxième année?

R La deuxième année, il espérait revenir à la fin de l'année.

Q La troisième année?

R La troisième année, ç'a été la même chose.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Maintenant, ce deuxième pilote, celui qui était suspendu et que vous vouliez remplaçer, suspendu pour un temps indéfini, est-ce que ce n'était pas un pilote qui en fait, n'était pas très actif?

R Non, au contraire.

Q Avant sa suspension?

R Non. Je peux vous donner le numéro ici, si vous voulez..... le numéro 16.

Q Ca ne faisait pas longtemps qu'il était pilote?

R Ca faisait..... c'est-à-dire que la demande, on l'a fait au vingt-neuf (29) décembre.

Q Vingt-neuf (29) décembre mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Oui.

Q Ca faisait combien d'années qu'il était pilote?

R Ah, je ne sais pas. On pourrait vérifier..... quatre ou cinq ans, peut-être.

Q Quatre ou cinq ans?

R Oui.

Q Et les deux autres pilotes, vous les demandiez à cause de l'augmentation du trafic?

R On les demandait à cause de l'augmentation du trafic, oui, on les demandait pour remplaçer les gens qui pouvaient être malades en cours de saison, ou bien qui pouvaient être absents pour des raisons valables.

Q En soumettant cette demande, est-ce que


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

vous aviez fait des études préliminaires sur l'augmentation du trafic, dans le fleuve?

R Oui, nous avons fait des études, c'est-à-dire que le comité de promotion et d'admission a fait desétudes. La question en est venue aussi au jury d'examen. C'était un peu en dehors de leur juridiction, par exemple, du jury d'examen, mais tout de même, ces gens-là étaient au courant, et ils ont appuyé cette demande. Les deux membres du département, du ministère, qui étaient sur le jury d'examen, ont appuyé aussi cette demande.

Q Maintenant, est-ce que vous auriez soumis des statistiques au département, à ce moment-là, démontrant le bien-fondé de votre demande?

R Nous avons eu l'expérience des statistiques avec le ministère, en mil neuf cent soixante (1960), et après avoir travaillé tout un hiver de temps à compiler ces statistiques, on n'en est pas venu à une entente avec le département, et on n'a pas voulu recommençer. On n'a pas les machines pour compiler ces statistiques-là.

Q Je crois que le département vous avait fait des compliments sur vos statistiques de mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R C'est bien ça.

Q Ca n'a pas été continué?

R Je ne peux pas demander à mes confrères de venir travailler chaque hiver au bureau, bénévolement, pour compiler des statistiques.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Alors, comme statistiques ou comme pièces à l'appui de votre demande, il n'y avait rien, en fait, sauf, cette lettre-là.

R C'est ça. Nous croyons que c'était suffisant.

Q Antérieurement à décembre mil neuf cent soixante-deux (1962), est-ce qu'il avait été question avec le ministère de l'augmentation du nombre de pilotes?

R Oui.

Q Du même nombre de pilotes? Les mêmes pilotes?

R Oui.

Q C'a dûré combien de temps, à peu près, ces négociations-là, avant la lettre?

R Ca fait depuis mil neuf cent soixante (1960), je crois, que nous avons demandé des pilotes.

Q Quatre pilotes?

R Bien, je crois que oui.

Q Depuis mil neuf cent soixante (1960)?

R Oui.

Q Il n'y a pas eu de correspondance échangée?

R Il y a eu certainement de la correspondance, et ça s'est fait verbalement; maintenant, j'ai parlé antérieurement du fameux point de saturation qu'on avait amené avant, où on voulait geler le nombre des pilotes à 75 et commençer à accorder des exemptions, et puis, après de longues discussions, le ministère enfin

a décidé d'augmenter notre nombre, partant de ce point de 75 pilotes, on a augmenté à 77.

Q C'a été fait quand, ça?

R Ca devrait être en mil neuf cent soixante (1960).

Q Et après mil neuf cent soixante (1960), vous avez continué à demander une augmentation du nombre des pilotes?

R Je crois que nous l'avons fait à chaque année.

Mr. ROBERT K. SMITH, Q.C.:

Q I would like to ask a question My Lord. Was that increase supported by the supervisor of the District?

A By both of them, Sir. By the supervisor of the District and by the Regional Supervisor.

Q I thank you.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Vous nous avez dit que le mémoire des pilotes déposé sous la cote 671 avait été discuté en assemblée, ou que vous aviez fait parvenir les exhibits 638 à tous vos pilotes. Est-ce que c'est exact, ça?

R Oui, c'est exact, nous avons fait parvenir des recommandations particulières à chaque membre.

Q Vous n'avez reçu que 16 réponses,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

je crois, que vous avez dit?

R C'est-à-dire que la façon dont nous avions discuté la lettre, nous leur demandions s'ils avaient quelque chose à nous communiquer, de nous le laisser savoir, que si on ne répondait pas, qu'ils étaient consentants à ces recommandations.

Q Et les six réponses que vous avez eues, dans quel sens étaient-elles?

R Eh bien, il y a des réponses qui nous ont dit que des demandes aussi minimes, nous ne voulons pas..... que la demande était trop minime. Un autre était d'accord sur tous les points sauf la station..... la démarcation...

Q Les limites du districts?

R Les limites du district, quelque chose comme ça. Il y en avait six en tout.

Q Est-ce que vous pourriez en prendre connaissance et faire rapport à laCommission...

R Oui certainement.

Q ... du contenu?

R Est-ce que je dois lire toute l'histoire.

Q Non, brièvement les six commentaires que vous avez eus; vous avez dit qu'il y en avait un qui trouvait que c'était trop minime. Pourquoi était-ce trop minime?

R "Je m'oppose à ce qu'il y ait changement de pilote dans le port de Québec pour faire les amarrages, je crois que le moment estmal choisi, alors


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

qu'il s'agit de trouver les malaises qui existent dans le pilotage, il semble que vous cherchez en créer d'autres. Tant qu'à la balance, des suggestions je préfère laisser à l'autorité du pilotage de décider." C'est tout.

Q Oui.

R Ici, les recommandations spécifiques de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, numéro 1 étaient: Qu'il y ait changement de pilote dans le cas des amarrages dans le port de Québec de tous navires remontant le fleuve St-Laurent et que des droits de pilotage appropriés soient chargés à cet égard. Alors, ici, c'est marqué "contre." Il y a "oui" à l'article numéro 2. A l'article 3: Que la limite actuelle de 1,500 tonnes net au tarif soit enlevée, ici, ça continue: "Charger le plein tonnage net." Au numéro 6: Que le statu quo soit maintenu en matière d'exemption du paiement obligatoire des droits de pilotage, ici, il a écrit: "dissident". Ca, c'est pour lui.

Ici, nous avons une lettre d'un membre qui dit: "Comme membre de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval, je me vois dans l'obligation et aussi avec regret de ne pouvoir vous donner un vote favorable pour aucun des six items que le conseil d'administration de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent a l'intention de présenter à la Commission Royale d'Enquete. Bien à vous."


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Ici: "En réponse à votre lettre recommandée, je dois vous dire qu'étant donné les dépenses excessives et le grand nombre de voyages fictifs que s'accordent les directeurs pour de si minimes recommandations, je me vois forçé de les refuser."

La dernière est assez longue.

Q Oui, s'il vous plaît.

R En entier? "Pour faire suite à votre mise en demeure dictatoriale, laissez-moi vous dire que je ne suis d'accord avec aucun de ses points. Premièrement, un point que le confrère Bédard a jugé bon de laisser tomber lors de l'arrêt de travail. On ne doit pas augmenter les charges déjà onéreuses pour la Shipping, alors que personnellement, j'ai un accostage à Québec sur 25 voyages. Les confrères qui font des "mouvages" on t en moyenne quatre à cinq "mouvages" à date et sont plus que suffisants à la tâche. Si c'est adopté, éliminez les A. Deuxièmement, faites d'abord voyager ceux qui figurent au tour de rôle. Je suis chez moi depuis quatre jours. Une nuit blanche ne me fera pas trop de tard, encore moins aux divers membres des différents comités. Que chacun produise un bateau par voyage sur la liste et ça ira beaucoup mieux et nous aidera à payer les dépenses de nos seigneurs à l'étranger. Je n'ai pas le moyen de diminuer mon gagne-pain de cinq cents dollars ($500.00) à mille dollars ($1,000.00). juste pour faire plsisir aux apprentis. Qu'ils fassent l'apprentissage complet qu'on a fait alors, pas besoin de C.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Troisièmement, sans commentaires, sans approbation. Quatrièmement, vous jouez dans les mains du transport, quand les limites est seront amendées, le tarif le sera aussi et non à notre avantage.

Cinquièmement, les règles de route internationales et le gros bon sens s'applique. Sixièmement, alors qu'on fasse payer les Irish qui se voyagent seuls sous le pavillon Irlandais. Bien à vous."

Q Ce sont les seules réponsez que vous ayiez eues à votre circulaire?

R C'est bien ça.

Q Maintenant, est-ce que vous auriez eu des commentaires verbaux?

R Je crois que le secrétaire en a reçu un ou deux par téléphone; ils étaient d'accord.

Q Alors, c'est tout ce que vous avez, ça? C'est la réaction des pilotes...

R Malheureusement, c'est tout ce qu'on peut vous donner.

Q ... à votre mémoire?

R A notre mémoire. Je devrais dire peut-être "heureusement" au lieu de "malheureusement".

Q Etes-vous d'accord avec votre collègue, le capitaine Dussault à l'effet que lesgoélettes sur le fleuve causent un certain danger?

R Parfaitement d'accord.

Q Quelle serait la façon, d'après vous, d'éliminer ce danger?

R Pour les éliminer, c'est assez


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

difficile, ils ont droit...

Q Pardon, j'ai dit "éliminer le danger", non pas "les navires"?

R Ce serait assez difficile. Il y a des pilotes, l'hiver, pendant les mois d'hiver, qui leur font la classe, à ces gens-là, les cours spéciaux en navigation qui leur sont donnés, et ils apprennent, mais il y en a encore beaucoup qui se promènent sur le fleuve à tort et à travers.

Q Est-ce que vous croyez que ces navires-là devraient être sous le contrôle de pilote?

R .....

Q Quant à leur navigation dans les eaux de pilotage?

R C'est une question qui est assez difficile à répondre, parce que premièrement, je ne suis pas armateur ni de navire ni de goélette; je ne connais pas les profits que ces gens-là peuvent faire.

Q Mais à votre point de vue, vous êtes à bord d'un Empress, pilote, qu'est-ce que vous voudriez voir sur les goélettes pour que vous soyiez en sécurité à leur égard?

R Les gens qui savent que s'ils n'ont pas un gros tirant d'eau, de laisser les eaux étroites à ceux qui ont de la misère à naviguer sur les gros navires, qu'ils pourraient par exemple se tenir en dehors du chenal, et puis de donner une chance aux gros navires de naviguer.

Q Lorsque vous êtes embarrassé par une


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

de ces goélettes-là, est-ce que vous faites des rapports sur leur navigation, à l'autorité de pilotage?

R Il y en a eu qui ont été faits dernièrement, de ces rapports, mais c'est assez difficile, la nuit, d'avoir leur nom, et puis, si on les appelle au téléphone, ils ne répondent pas.

Q Le jour, vous devriez être capable de lire leur nom?

R Le jour, oui.

Q Est-ce qu'il y en a, des goélettes, qui sont rapportées à l'autorité de pilotage?

R Je crois qu'il y en a eu une, dernièrement.

Q Cette année, en fait, il y a eu plusieurs navires qui ont été rapportés à l'autorité de pilotage, par vos pilotes?

R Il y en a eu, oui. C'est moi qui a attiré leur attention à ce sujet.

Q L'an dernier, est-ce qu'il y en a eu autant que cette année?

R Il n'y en a pas eu autant parce que je ne leur ai pas demandé.

Q C'a été demandé cette année?

R C'est moi qui l'a demandé, ça.

Q Cette année, ça?

R Cette année.

Q Pourquoi?

R Parce qu'il y avait premièrement la Commission Royale d'Enquete, et que c'était peut-être le temps de faire étudier ces questions.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

LE PRESIDENT:

Q Les yachts et les navires de plaisance, est-ce que ça vous donne du trouble aussi?

R Aussi, quelque peu, mais ces gens-là, aussi, je crois que notre conseiller juridique du Guild, monsieur Langlois, fait partie du club de Yacht, et il doit leur donner de bonnes leçons. Tout de même, il y en a encore beaucoup.

Q Il y en a encore à apprendre, mais en fait, est-ce qu'ils vous donnent du trouble?

R Oui.

Q Dans des conditions difficiles? Dans la brume?

R Pas dans la brume. Dans la brume, ils ne sortent pas, ces gens-là.

Q Ils peuvent être pris, tout de même?

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Excepté le conseiller juridique.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Rousseau, alors que vous étiez transquestionne par Me Mason, référence a été faite


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



aux exemptions accordées par la loi, l'article 346 de la Loi de la Marine Marchande, si vous voulez, je vais vous lire chacun des sous-paragraphes de l'article 346 malheureusement, Votre Seigneurie, je n'ai que le texte anglais:

"The following ships are, subject to section 347, exempt from the payment of pilotage dues: A - Ships to belonging to Her Majesty."

Est-ce que suivant les pilotes, les navires qui appartiennent à Sa Majesté et qui circulent dans votre circonscription sont un danger à la navigation, ou devraient être munis d'un pilote?

R Ils le sont.

Q Pardon?

R Ils le sont.

Q Ils sont quoi? Un danger?

R Un danger.

Q De quelle façon?

R Eh bien, mon expérience personnelle, il y a à peu près un mois, j'étais pilote sur un navire, et puis, c'était la nuit, il pleuvait, j'étais à dépasser un navire à Cap-aux-Oies, quand celui-ci m'a semblé tout à coup tourner toute à droite. Il était devant moi, il a fallu...

Q Vous dépassiez?

R Il était à ma gauche, il était à babord, si vous voulez.

Q Il était à babord, alors vous dépas-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

siez sur son tribord?

R Je dépassais sur son tribord, et tout à coup, ce navire a tourné complètement à droite.

Q A tribord?

R A tribord. Il a fallu, pour l'éviter, aller complètement à tribord, toute à droite pour l'éviter. C'était un navire de la marine Royale Canadienne qui avait décidé, ce soir-là, de ne pas prendre de pilote.

Q Un navire de guerre?

R Un navire de guerre. Après, nous l'avons vu sur le radar, qui a traversé ensuite, qui est allé vers le nord, et il a traversé devant un navire passager, je crois que c'était un Cunard qui montait; il a passé devant le passager.

Q Vous avez vu ça sur le radar?

R J'ai vu ça sur le radar, avec le commandant du navire.

Q Maintenant, lorsque ce navire de guerre a changé de route à tribord, à quelle distance étiez-vous du navire?

R Je n'ai pas attendu - je n'ai pas calculé la distance, j'ai fait: toute à droite.

Q Oui, mais est-ce que c'était à deux milles? Trois milles?

R Ah.....

Q Un mille?

R Il y a eu presque abordage. Alors,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ce n'était pas à trois milles.
Q Vous étiez relativement proche?
R Assez proche pour que le commandant du navire sur lequel je pilotais a fait à peu près deux pieds (2') dans les airs.
Q Est-ce que durant votre carrière comme pilote et apprenti-pilote, c'est la seule et unique fois que vous avez eu des incidents du genre avec des navires de guerre?
R Je dirais que la majorité du temps, ces gens-là prennent des pilotes, quoiqu'il y a quelques canadiens qui n'ont pas pris de pilote en descendant, oui.
Q Le deuxième item se lit comme suit:
"Government ships except ships entrusted for operation and management to an agency of Her Majesty," les navires du gouvernement, de la garde côtière, par exemple.
R Les navires du gouvernement, je donnerais par exemple le d'Iberville, les navires de ravitaillement, comme les petits navires de ravitaillement qui vont dans le nord l'été, ils prennent un pilote en descendant; et les brise-glace, comme le d'Iberville, l'hiver, lorsqu'il casse la glace, ne prend pas de pilote, je ne crois pas.
Q Est-ce que c'est le même commandant qui est à bord l'hiver?
R C'est le même commandant, oui.
Q Alors, ces commandants qui brisent


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



la glace l'hiver sont des gens qui connaissent le fleuve à fond, j'imagine?

R Je ne sais pas s'ils ont quelqu'un d'attitré spécialement à ce travail l'hiver; je sais que quand ces navires partent au mois de juin, ils ont un fort tirant d'eau, et ils prennent un pilote pour descendre. Et même les petits navires comme le Skoua et les petits navires de ravitaillement prennent aussi un pilote.

Q Le sous-paragraphe suivant se lit comme suit:

"Ships of such description and size not exceeding 250 tons, registered tonnage, as the pilotage authority of the district, with the approval of the Gouvernor in Council," etc., les navires en bas de 250 tonnes. Est-ce que ça serait, d'après vous, utile au point de vue sécurité que ces navires-là soient munis de pilote?

R Ah, pour être utile, ce serait toujours utile si ces gens-là avaient un pilote à bord, mais la majorité du temps, nous connaissons les agissements de ces gens-là, et puis nous prenons les mesures en conséquence, tout comme les goélettes tantôt que vous mentionniez, on sait que dans certains cas, à certains endroits, ils vont traverser complètement de l'autre côté; ça doit être pour le courant, je ne sais pas. Il y en a d'autres qui vont passer tout près de chez-eux, au village, et quand on les voit, comme ça, on prend les mesures en conséquence pour les éviter.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Je saute le sous-paragraphe D qui concerne les opérations de sauvetage. Le sous-paragraphe E se lit comme suit: "Steamships registered in any part of Her Majesty's Dominion, employed in voyages between ports in the same province, or employed in any one port or harbour." A part les navires canadiens, les navires battant pavillon canadien, dans le fleuve, est-ce qu'il y a des navires du Commonwealth qui font du cabotage?

R Quelques uns, très peu.

Q Au meilleur de votre connaissance, est-ce que ces navires qui ne battent pas pavillon canadien, se servent de pilote?

R La majorité du temps, ils se servent de pilote. Cette année, je crois qu'il y en a un ou deux qui ne se servent pas de pilote. L'année dernière, la même chose. L'année dernière, il y en a un qui a eu un accident.

Q Et on réfère aussi maintenant aux navires "employed in voyages between any one or more of the Provinces of Ontario, Quebec, New Brunswick," aux ports jusqu'à la Baie d'Hudson et aux ports des Etats-Unis. C'est un cabotage qui sort du Golfe St-Laurent. Est-ce que les navires qui, suivant votre connaissance, font ce service-là, se servent de pilote?

R Il y en a. Il y a les navires qui font..... qui transportent de la pulpe. Ces gens-là ne se servent pas de pilote, ils font deux voyages par semaine, je crois, sur le fleuve.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Est-ce que les bateaux de pêche viennent souvent dans le golfe, dans le fleuve St-Laurent, devrais-je dire?

R Non.

Q Vous n'en voyez pas souvent?

R Non. Il y a des navires qui font des remorquages; la majorité emploie des pilotes, et les navires de la Foundation Company qui se tiennent à Québec. Eux emploient des pilotes lorsqu'ils vont à une épave. C'est tout.

Q En dernier lieu, voudriez-vous produire cette circulaire qui a été adressée par la Corporation, et qui concerne le pilotage de navires de fort tirant d'eau ou de longueur appréciable, à Chicoutimi?

R Oui.

(Le témoin est interrogé en anglais par Me Brisset, par Me Mason, par le Président et parMe Langlois).

Me MAURICEJACQUES,
pour la Commission:

Q Ce comité conjoint qui a été mentionné tout à l'heure a été créé quand?

R En mil neuf cent soixante (1960), je crois.

Q Est-ce que vous en avez fait partie, à son origine?

R A deux occasions, bien, à son origine,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

je ne sais pas; j'ai été invité à siéger sur ce comité deux fois.

Q Est-ce qu'il y a dans votre dossier de la correspondance ou des documents concernant ce comité?

R Je ne crois pas.

Q Lorsque vous avez siégé sur le comité, trouviez-vous que c'était un comité utile qui remplissait une fonction définie?

R C'est assez difficile à dire, puisque ce comité n'a pas vécu longtemps. Je sais que dans un cas, il m'a semblée que les membres de la Shipping Federation étaient d'accord avec nous, et que les membres de la Dominion Marine n'étaient pas d'accord avec nous, et puis, de toute façon, l'autorité de pilotage, après, a tout de même sanctionné le pilote.

Dans l'autre occasion, il y a eu une sanction de donnée au pilote, etl'autorité du pilotage a suivi cette sanction et lui a donné ce que nous avions recommandé.

Q Maintenant, dans un autre ordre d'idée complètement, il a été question à Québec de trois pilotes qui seraient morts de surmenage. En quelle année est-ce que ça s'est produit?

R J'ai bien expliqué à Me Brisset qu'il y en avait deux de morts en mil neuf cent cinquante-neuf (1959) et l'autre sur le Toronto City, au large de Pointe-au-Père, le quatre (4) janvier mil neuf cent soixante (1960).


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Maintenant, vous prétendez qu'ils sont morts de surmenage. Sur quoi vous fondez-vous pour dire ça?

R Parce que l'année mil neuf cent cinquante-neuf (1959), comme je l'ai dit auparavant a été très dure pour notre groupe; il y a eu plusieurs pilotes aussi qui sont tombés malades, six ou sept qui ont été malades cette année-là. Il y en a un qui est tombé en embarquant à bord d'un navire, c'est-à-dire à peu près une heure après être embarqué à bord d'un navire, il a tombé sur le plancher de la timonerie, il a fallu que le navire revienne pour le débarquer.

Q Est-ce qu'il y a eu des examens médicaux dans chacun de ces cas-là?

R Presque dans tous les cas, oui.

Q Est-ce que ces examens ont été communiqués à l'Association, à ce moment-là?

R Je ne me souviens pas s'ils ont été communiqués, je n'étais pas dans le bureau; je sais, après avoir parlé à ces pilotes-là, que la majorité d'eux ont été malades du coeur.

Q Est-ce que c'est quelque chose, cette maladie du coeur, qui est particulier au pilotage?

R En mil neuf cent cinquante-neuf (1959), oui.

Q En mil neuf cent cinquante-neuf (1959), c'était particulier au pilotage, la maladie de coeur?

R ..... si vous aimez. Je crois que

les pilotes ne meurent pas subitement d'un rhume à bord d'un navire.

Q Ce que vous dites, quand vous dites que les pilotes étaient sujets au surmenage, c'est ce que les gens vous ont rapporté, les pilotes eux-mêmes?

R J'ai eu connaissance des pilotes, j'en ai visité à l'hôpital moi-même.

Q Mais la cause de leur maladie même, si vous voulez, on vous a dit - eux vous ont dit que c'était le surmenage, la cause de leur maladie de coeur?

R J'étais pilote en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), nous avions - je n'étais pas le seul, en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), nous étions tout un groupe de pilotes, et je dis et je répète que nous n'aurions pu continuer à faire le travail que nous avons fait en mil neuf cent cinquante-neuf (1959).

Q Vous étiez combien de pilotes, en mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R Nous étions à peu près74.

Q Et en mil neuf cent soixante (1960), vous étiez combien?

R En mil neuf cent soixante (1960)..... il faudrait que je vérifie les statistiques..... à peu près 67, peut-être, quand je suis entré.

Q En mil neuf cent soixante(1960), vous étiez 67, et en mil neuf cent cinquante-neuf (1959) ...

R Non, en mil neuf cent cinquante-deux


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

(1952), vous voulez dire?

Q Non.

R En mil neuf cent soixante (1960), je crois que nous sommes rendus à 77 pilotes.

Q 77 pilotes en mil neuf cent soixante (1960)?

R Oui.

Q Et en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), vous étiez combien?

R En mil neuf cent cinquante-neuf (1959), je crois que nous étions 74 ou 75.

Q Alors, les deux pilotes dont il a été question tout à l'heure ont été mis sur le tour de rôle en mil neuf cent soixante (1960)?

R ..... je crois que oui.

Q Est-ce que le"work load" des pilotes est plus grand en mil neuf cent soixante-deux (1962) qu'en mil neuf cent soixante (1960)?

R C'est-à-dire qu'en mil neuf cent soixante (1960), le systeme a changé, le systeme de classement a été institué en mil neuf cent soixante (1960). Alors, là, on a diminué, bien entendu, le nombre de voyages qui se faisaient par terre. Auparavant, maintes fois, comme je l'ai dit, il y avait des pilotes qui remontaient à Québec pour prendre des bateaux, des pilotes spéciaux, et d'autres pilotes se rencontraient à mi-chemin, ils rencontraient des pilotes qui descendaient pour prendre des navires de tour. Alors, il y avait beaucoup de transports par train et par autobus.



Q Et ça, maintenant, ça n'existe presque plus?

R Presque plus, c'est-à-dire que ça roule beaucoup mieux, maintenant.

Q Mais en mil neuf cent soixante (1960), le systême actuel existait?

R C'est ça.

Q Est-ce que votre "work load" a augmenté depuis mil neuf cent soixante (1960)?

R Depuis mil neuf cent cinquante-neuf (1959), notre "work load" a certainement diminué, c'est-à-dire que la distance est moindre. Il y a ici..... il faudrait expliquer que conduire un navire, être un charge d'un navire pendant seize heures, dix-huit heures, commenous le faisions de la Pointe-au-Père, ça prenait quarante-huit heures pour récupérer, pour se remettre sur pied. Maintenant, on fait plus de voyages, mais les voyages sont plus courts, ce qui aide certainement un peu.

Q Et en mil neuf cent soixante (1960), vous faisiez en moyenne combien de voyages par semaine?

R En mil neuf cent soixante (1960), je crois que nous avons fait à peu près 104 ou 105 voyages.

Q Ca fait combien à peu près dans la partie la plus occupée de la saison? Vous en faisiez combien par semaine?

R Quatre voyages, sûr.

Q Quatre voyages?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

R Quatre à cinq voyages.

Q Et en mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Ca se maintient, si ça n'a pas augmenté d'un voyage ou deux.

Q Est-ce que vous avez cherché à établir la cause de cette augmentation-là?

R La cause de cette augmentation, c'est que le trafic a augmenté, en partie.

Q Est-ce que ça ne serait pas dû un peu aussi au fait que les absences ont augmenté, en mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Pas..... pas énormément, comparativement avec mil neuf cent cinquante-neuf (1959). En mil neuf cent cinquante-neuf (1959), nous avons eu beaucoup d'absences par maladie.

Q Et en mil neuf cent soixante (1960)?

R En mil neuf cent soixante (1960), ça s'est rétabli.

Q Il n'y avait pas beaucoup d'absences, en mil neuf cent soixante (1960)?

R Beaucoup moins.

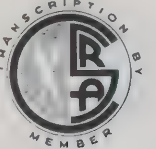
Q Beaucoup moins?

R Je serais porté à croire, oui.

Q Moins qu'en mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Peut-être pas, peut-être pas.

Q Vous n'avez pas de statistiques sur les absences?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Non, pas nous.

Q Alors, les statistiques du ministère, produites sous la cote 644, ce sont les seules en existence, sur l'absence des pilotes?

R C'est exact.

Q Il n'y aurait pas moyen de vérifier ça?

R Aucunement.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Etiez-vous fatigué de piloter en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), capitaine Rousseau?

R J'avais hâte de finir, oui; je n'étais pas le seul non plus.

Q Est-ce que vous avez eu le temps de rechercher des documents qu'on vous a demandé de produire en rapport avec l'arrêt de travail de mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R C'est-à-dire que j'ai cette copie du télégramme envoyé au ministre le trois (3) avril mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Et quels autres documents avez-vous?

R J'ai un autre document envoyéici à Québec, le quatre (4) avril, signé par moi-même, le conseil d'administration et moi-même.

Q Un autre télégramme?

R C'est ça.

Q Ce sont les deux seuls documents que vous avez trouvés dans vos dossiers émanant soit de

l'Association, soit de la Corporation...

R C'est ça.

Q ... en rapport avec l'arrêt de travail de mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Oui, et les bulletins qui ont été envoyés ont été envoyés de la Fédération et non pas de la Corporation.

Q Maintenant, je crois que mon confrère monsieur Brisset a déposé un cablogramme signé par la Fédération des Pilotes du St-Laurent. Est-ce que ç'a été envoyé par votre Corporation?

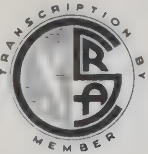
R Ce sont mes membres, oui, de mon groupement, qui m'ont chargé de les faire parvenir aux navires, oui.

Q Et lorsque l'arrêt de travail a été terminé, est-ce que vous avez envoyé un autre avis à vos membres?

R Ceci s'est fait par téléphone.

Q Je voudrais produire ces deux documents en liasse sous la cote 717, documents émanant de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent et de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval, en rapport avec l'arrêt de travail d'avril mil neuf cent soixante-deux (1962).

Mon collègue Me Jacques vous a demandé de vérifier si le ministère du Transport, l'autorité de pilotage avaient été avisés de votre décision d'arrêter de travailler le six (6) avril, en date du quatre (4) avril ou ultérieurement?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R C'est-à-dire qu'il y a eu un télégramme d'envoyé par la Fédération au ministre lui-même le quatre (4) avril, dans l'après-midi.

Q Maintenant, avez-vous pu vérifier si le pilote numéro 70, mentionné antérieurement, a reçu du secours de suspension ou secours maladie ces dernières années?

R Depuis mil neuf cent cinquante-huit (1958), il n'a reçu aucun recours en suspension ni maladie. Il en a fait la demande, tout dernièrement.

Q Vous avez mentionné cet après-midi ce fameux point de saturation à 75 pilotes, et vous avez dit qu'on vous avait déclaré que si le trafic augmentait on accorderait plutôt des exemptions que d'augmenter le nombre de pilotes. Est-ce qu'effectivement ceci vous a été dit?

R Oui, sans tout de même trop élaborer sur le sujet.

Q Mais est-ce que ceci vous a été dit par un fonctionnaire du ministère des Transports?

R Ceci nous a été dit par monsieur Alan Cumyn.

Q Et est-ce que vous avez cherché à élaborer là-dessus, à savoir davantage?

R C'est-à-dire, plus tard, on a mis de côté cette idée et on nous a accordé deux pilotes additionnels.

Q Est-ce que ceci - en quelle année ceci a-t-il été mentionné? En mil neuf cent soixante (1960)?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R En mil neuf cent soixante (1960), je crois.

Q On vous a posé certaines questions en rapport avec les navires de cabotage, tout à l'heure; vous avez mentionné qu'il en existait, des navires de cabotage sous le pavillon du Commonwealth, vous avez mentionné qu'il en existait un très petit nombre.

R Oui, je crois que l'an dernier, il y en avait deux qui étaient affectés à une compagnie canadienne.

Q Est-ce que vous avez cette année, en opération, des navires de cabotage sous le pavillon Irlandais?

R Oui, il y en a un qui est affrété par la compagnie Clarke Steamship; c'est le Irish Willow.

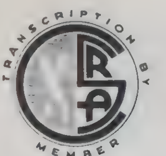
Q En rapport avec le bureau des examinateurs des apprentis, sur lequel siégeaient deux représentants du ministère des Transports et trois pilotes, est-ce qu'il y a eu jamais un rapport minoritaire ou majoritaire en rapport avec la décision d'accepter ou de refuser un membre?

R .....

Q Est-ce que vous comprenez ma question?

R Non, je ne la comprends pas.

Q Est-ce qu'il est jamais arrivé, lors des examens d'admission au pilotage, que, disons, les deux représentants du ministère des Transports soient favorables à l'admission d'un pilote alors que les trois


TRANSCRIPTION BY
MEMBER


ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

pilotes seraient favorables à son rejet, ou vice versa?

R Non, ce n'est pas arrivé.

LE PRESIDENT:

Q C'a été toujours unanime?

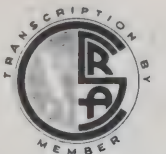
R C'a été unanime, oui. Là-dessus, j'aimerais ajouter que nous avons maintenant des examens annuels pour les apprentis-pilotes, c'est-à-dire, des examens de première, deuxième et troisième année, et puis, il y a, l'année dernière, un apprenti qui n'a pas passé son examen de première année. Le jury d'examen a demandé à l'autorité du pilotage de lui faire refaire encore sa troisième année, et ceci a été accordé.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Lors de votre examen à Québec, lors de notre dernière séance à Québec mon confrère monsieur Mason a calculé le nombre de tours alloués aux administrateurs de la Corporation durant la dernière année, et il avait mentionné que le coût de ces tours représentait environ onze mille dollars ($11,000.00) comme coût aux Armateurs. Est-ce qu'effectivement les tours alloués aux pilotes siégeant sur les conseils d'administration coûtent quoi que ce soit aux Armateurs?

R Aucunement, aucunement. J'ai bien expliqué que les pilotes, tous les membres, pour leur administration, faisaient quelques heures de travail en surplus, par année.

Q En rapport avec les bateaux-pilotes


TRANSCRIPTION BY
MEMBER


ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

aux Escoumains, est-ce qu'on vous a demandé votre avis, ou avez-vous eu l'occasion de fournir votre avis concernant la qualité de ces navires comme bateaux-pilotes?

R Oui, l'autorité du pilotage nous a demandé, je crois, l'année dernière, nous a demandé verbalement, je dis bien, de faire un rapport sur les vedettes qui sont maintenant sur la station aux Escoumains. C'était dans le courant de l'année dernière, et je leur ai demandé de nous donner assez de temps pour pouvoir les étudier, de travailler avec ces vedettes, et dans le courant de l'hiver, on leur ferait un rapport du mieux de notre connaissance.

Nous avons fait ce rapport d'ailleurs par écrit en janvier ou février l'année dernière...

Q Et quel était l'objet de votre rapport?

R Bien, si je me souviens bien, nous avions donné notre point de vue sur les vedettes, la façon dont ces vedettes manoeuvraient pendant gros temps, et puis la grosseur des vedettes, et différentes choses comme ça. On a suggéré même qu'il serait préférable pour le service de songer à nous donner une vedette un peu plus grosse.

Q Et quel résultat avez-vous eu quant à vos recommandations en rapport avec ces vedettes?

R Bien, à notre grande surprise, on a reçu une réponse nous disant de nous mêler à peu près de nos affaires, ça ne nous regardait pas, ce n'est pas nous qui manoeuvraient les vedettes.

Q Cette réponse vous est-elle venue


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

par lettre ou par écrit?

R Oui, par écrit, du surveillant local, le capitaine Allard qui était là dans le temps.

Q Votre Seigneurie, je déposerai la correspondance dès que nous l'aurons rassemblée, à ce sujet.

A votre connaissance, capitaine Rousseau, est-ce que les navires naviguant dans la circonscription de Québec sont obligés de rapporter les accidents ou incidents dans lesquels ils pourraient être impliqués?

R Pas à ma connaissance, non.

Q Ce matin, mon collègue monsieur Brisset a déposé comme pièce un extrait - c'est-à-dire, une copie, je crois, d'une carte de pilotage à l'occasion duquel le navire aurait pris six heures et quinze. Je ne vous demanderai pas de déposer toutes les copies de cartes de pilotage des dernières années, mais mon collègue avait mentionné que ce pilotage avait rapporté cent et quelques dollars. Quel est le minimum pour le pilotage dans toute la circonscription, des Escoumains à Québec, combien est-ce, le minimum?

R C'est: $98.50.

Q Et ces navires qui rapportent le minimum, j'imagine qu'en général ce sont des petits navires?

R Pas nécessairement. Si un navire tel que Liberty, un gros navire de dix mille tonnes monte sans cargaison, il va être sur le tarif minimum.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Est-ce que ce sont des navires très rapides?

R Non, ce sont des navires de dix noeuds.

Q Et combien peut prendre un tel navire pour remonter le fleuve des Escoumains à Québec?

R Ca dépendra premièrement de la température, surtout de la marée. Un navire du type Liberty qui peut prendre treize heures à quinze heures, seize heures.

Q Maintenant, mon confrère a mentionné certains revenus, des revenus des pilotes pour l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), et il a mentionné un revenu de base auquel il ajoutait de plus le revenu de classe A, plus détention, plus déplacement de navire. Il arrivait à un revenu qu'il a qualifié de "revenu net" des pilotes, d'après le bilan de mil neuf cent soixante-deux (1962). Est-ce qu'à même ce revenu qui apparaît dans le bilan il y a des dépenses qui ne sont pas mentionnées au bilan, qui se rapportent à l'exercice du pilotage, que vous devez déduire?

R Oui, certainement, comme je l'appelais "take home pay", il y a les dépenses personnelles de chaque pilote qui ne sont pas mentionnées là-dessus, qui chez-eux peuvent se monter approximativement à quinze cents dollars ($1,500.00), peut-être plus, peut-être un peu moins.

Q Qu'est-ce que vous appelez des dépenses personnelles de pilotes? J'imagine que vous ne


TRANSCRIPTION BY
MEMBER


ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO



voulez pas mettre là-dedans vos comptes d'épicerie à la maison?

R Les dépenses qui sont reconnues maintenant par l'Impôt, c'est des dépenses..... nous vivons en dehors de chez-nous la grande partie du temps, ce sont les dépenses d'hôtel et de transport, en dehors de chez-nous, les taxis, les pourboires, le transport pour descendre aux autres stations, etc., etc.

Q Transport de Québec aux Escoumains, par exemple, si vous êtes obligé de descendre en autobus, est-ce que vous payez ça de votre poche?

R Toutes les dépenses sont payées par les pilotes; il n'y a aucune dépenses qui sont payées par les Armateurs.

Q Et ces dépenses, vous les chiffrez aux environs de mille cinq cents dollars ($1,500.00)?

R A peu près mille cinq cents dollars ($1,500.00). Ca peut monter à un peu plus que ça; aux environs de mille cinq cents dollars ($1,500.00).

Q Mon confrère monsieur Brisset a aussi posé un certain nombre de questions en rapport avec le quorum et le pourcentage qui arrivait environ à vingt et un pour cent (21%), finalement. Est-ce que d'après votre expérience, depuis mil neuf cent soixante (1960), est-ce que la présence aux assemblées de la Corporation et de l'Association dépasse 21% ou 40%?

R Je dirais que les pilotes, maintenant, en majorité, sont intéressés aux affaires de la Corporation, à leurs affaires, et que c'est surprenant


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

de voir le nombre de ces gens qui viennent aux assemblées.

Q Est-ce que vous êtes en mesure de dire si la présence dépasse en général la cinquantaine, ou est inférieure à la cinquantaine?

R Je crois que ça n'a jamais baissé en bas de cinquante; c'est plutôt aux environs de soixante, peut-être un peu moins.

Q J'aimerais déposer la correspondance que j'ai mentionnée antérieurement concernant les bateaux-pilotes ou les vedettes. Est-ce que vous pourriez prendre connaissance de ces documents et nous dire s'il s'agit bien de la correspondance à laquelle vous référiez antérieurement?

R Oui, c'est une lettre que nous avons écrite au capitaine Henri Allard, en date du trente et un (31) janvier mil neuf cent soixante-trois (1963), et le capitaine Henri Allard nous répondait le quatre (4) février mil neuf cent soixante-trois (1963) nous disant qu'il envoyait notre lettre à l'autorité du pilotage à Ottawa, et la dernière datée du vingt-cinq (25) février mil neuf cent soixante-trois (1963), signée par le capitaine Henri Allard.

Q Pourriez-vous en donner lecture?

R C'était adressé au secrétaire-trésorier monsieur Wilfrid Ménard:

"Cher monsieur,

Pour faire suite à votre lettre de date récente concernant les navires-pilotes de les Escoumains, nous désirons vous informer que l'autorité


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

LE PRESIDENT:

A tout évènement, vous pourrez avoir cette correspondance-là à Ottawa, mais peut-être pourriez-vous l'obtenir à Québec, si vous êtes capable.

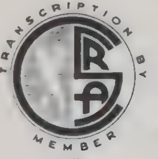
Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

On pourrait l'annexer peut-être à cette pièce portant le numéro 718, intitulée: Correspondance entre l'autorité de pilotage et la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, concernant les bateaux-pilotes aux Escoumains en mil neuf cent soixante-trois (1963).

Q Est-ce que c'est bien ça?

R Oui, mil neuf cent soixante-trois (1963). J'aimerais ajouter que lorsque nous avons reçu cette lettre, nous étions quelque peu surpris, et je me suis informé, j'ai fait un téléphone moi-même à Ottawa pour savoir comment se fait-il qu'on nous écrivait de cette façon, et celui qui l'a signée m'a dévoilé qu'il y avait eu une erreur, qu'il l'avait signée sans trop en prendre connaissance. Alors, il s'est excusé, bien entendu.

Q J'ai fini, Votre Seigneurie, avec le capitaine Rousseau; je crois comprendre que mon confrère Me Jacques désire poser un certain nombre de questions additionnelles à monsieur Ménard, qui est ici, et


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

qui sera disponible.

Je voudrais aussi faire entendre le capitaine Lafleur et un apprenti-pilote de la circonscription de Québec. Maintenant, ce sera très difficile d'obtenir ces deux personnes demain. Elles seront ici mercredi matin, et je crois que si mon confrère est consentant à ce que demain il puisse procéder avec monsieur Melançon et retarder - ajourner l'interrogatoire de monsieur Melançon à mercredi.

LE PRESIDENT:
Très bien. Relativement au capitaine Rousseau, cependant, je comprends qu'il a encore des documents à produire, et puis après ça, avec toutes les questions qui ont été posées, je pense bien que monsieur Brisset ou d'autres auront quelques questions à lui poser.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
On a soulevé un problème nouveau, celui des dépenses des pilotes dans le district de Québec, et j'aimerais poser quelques questions.

LE PRESIDENT:
Alors, capitaine Rousseau, nous allons ajourner votre témoignage à


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

demain matin; il est déjà cinq heures et vingt, alors, nous finirons demain.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
De toute façon, le capitaine Rousseau sera disponible à la Commission pour les quinze prochains jours.

ADVENANT 5:20 HEURES P.M., LA COUR EST AJOURNEE AU LENDEMAIN A 10:00 HEURES A.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL, P.-Q.

Copie: Me M. Jacques

VOLUME No.: 70

DATE:

1er octobre 1963.

TEXTE FRANCAIS.

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383




TRANSCRIPTION BY
MEMBER

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

Me COLIN MASON,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Fédération des Armateurs du Canada:

Me R. MACGILLIVRAY,
procureur du ministère des Transports:

VOLUME 70 - Page 2,988 à 3,097

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 1er OCTOBRE 1963.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

INDEX

SEANCE DU PREMIER OCTOBRE 1963.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le premier jour d'octobre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

Capitaine GASTON ROUSSEAU -

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Rousseau, sur la pièce 645, pour l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), je crois que le pilote J. Bernier est celui qui a fait le plus de voyages de Québec et à Québec?
R Je crois qu'il s'agit de Jean Bernier.
Q Jean Bernier?
R Oui.
Q Quel est le mois le plus occupé dans votre saison, ou quel a été, en mil neuf cent soixante-deux (1962), le moi le plus occupé?
R Le mois, je ne peux pas vous répondre, je ne sais pas.

Q Vous ne vous souvenez pas?
R Non.
Q Est-ce que ça serait au milieu de l'été?
R On ne s'est jamais arrêté à étudier le mois pendant l'année qui serait le plus occupé.
Q Vous n'êtes pas capable de nous donner un aperçu?
R Non. J'ai déjà dit que le mois d'août était le mois le plus tranquille. Septembre, ça augmente, octobre ça augmente aussi; et le printemps, juin, mai et juin, ça marche.
Q Mai et juin, c'est des mois occupés?
R Oui.
Q Qu'il plaise à la Commission, nous avons demandé au surveillant local de Montréal de faire part à la Commission de tous les détails de l'ouvrage d'un pilote pendant un mois de l'année. Le détail comprend les heures de départ, les heures d'arrivée et les déplacements de navires qu'il a faits, les voyages qu'il a faits entre Québec et Montréal, enfin, la vie professionnelle du pilote, complète pour un mois durant l'année.

Maintenant, je tiens à faire part à mes confrères que je demanderai à monsieur Maheux, le surveillant local de Québec, de préparer un document semblable dans le cas de monsieur Jean Bernier, qui a fait, en mil neuf cent soixante-deux (1962), suivant l'exhibit 645, 110 voyages. Evidemment, ça va compren-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



dre les heures de départ, d'arrivée, les déplacements de navires qu'il aurait pu faire, et ses voyages de Québec - Les Escoumains ou Port Alfred, enfin, peu importe, mais tout ce qu'il a fait durant le mois de juin.

Est-ce que, monsieur Rousseau, d'après vous, ça représenterait un bon échantillonnage?

R Oui, ça représenterait un assez bon échantillonnage, excepté que je vois ici que vous choisissez un pilote de la classe A qui pilote sur des navires passagers très souvent qui sont rapides, et qui pilotent aussi, - la majorité de leurs navires sont plus rapides que la classe de navires que nous avons dans la classe B.

Q Alors, monsieur Rousseau, je crois que vous avez raison. Voulez-vous m'indiquer sur la liste 645 le pilote de la classe B qui aurait fait le plus de voyages?

R La moyenne est d'à peu près 107 ou 108; vous avez monsieur Olivier Paquet, ici, 109; monsieur Larue, 108. Ce sont des pilotes de la classe B.

Q Est-ce que monsieur Paquet ferait des déplacements de navires dans le port de Québec?

R Je ne peux pas vous dire. Vous avez monsieur Paul-Emile Cloutier, 108.

Q Si vous voulez m'indiquer un nom, s'il vous plaît.

R ..... voici.

Q Alors, le détail de l'ouvrage de monsieur Paul-Emile Cloutier qui a fait 108 voyages en


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



mil neuf cent soixante-deux (1962), pour le mois de juin. Maintenant, monsieur Rousseau, est-ce qu'il aurait été question, un moment donné de la construction d'une auberge aux Escoumains pour les pilotes - construction par la Corporation?

R Non. On nous a - c'est-à-dire, il a été question, c'est-à-dire, oui, on nous a demandé, les pilotes - plusieurs pilotes qui s'informaient s'il n'y avait pas - si on ne pourrait pas faire construire quelque chose, un abri ou un hôtel à la station des Escoumains.

Nous avons alors formé, l'hiver dernier, je crois, un autre comité des pilotes intéressé pour étudier la question; ils ont travaillé, ils ont rencontré des gens, des architectes et des gens qui sont connaissants dans la matière, et ils ont fait trois plans, je crois, sur ces habitations, trois différents plans. Mais nous avons fait le rapport aux membres, et ç'a tombé, ça n'a pas marché.

Q Pourquoi?

R Parce que c'était assez coûteux pour les pilotes, et les pilotes ne s'entendaient pas sur le plan qu'ils préféraient. De toute façon, il aurait fallu emprunter une forte somme d'argent, et puis..... les pilotes ont préféré continuer à aller aux hôtels du village.

Q Maintenant, il y a des roulottes, je crois, aux Escoumains?

R Ce comité a aussi étudié le systême


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



de roulottes, et puis, il y a plusieurs membres qui ont préféré ne pas attendre qu'une décision soit prise pour l'habitation dont on parlait, et ils ont acheté ces roulottes eux-mêmes.

Q Ce sont les membres eux-mêmes qui ont acheté les roulottes?

R Ce sont les membres qui ont fait un emprunt à la banque, et ils ont acheté ces roulottes.

Q Est-ce que vous êtes l'un de ces membres qui possède une roulotte?

R Je n'aimême pas eu le temps d'y penser.

Q Si vous êtes au courant, pouvez-vous nous dire si les membres se sont groupés pour acheter une roulotte, disons, cinq ou six pilotes qui ont acheté une roulotte?

R Non, Ces gens-là ont acheté des roulottes d'une cinquantaine de pieds de long, ils les ont fait diviser en deux, et puis le maximum de pilotes dans une roulotte est de quatre; et si je comprends bien, il y en a qui ont préféré rester seul dans un bout de la roulotte. Ceux qui étaient un peu plus en moyen que les autres, disons.

Q Sûrement des pilotes de la classe A?

R Non, des pilotes qui ont peut-être marié quelqu'un qui avait des sous.

Q Est-ce que ces roulottes sont achetées conjointement, disons, par quatre pilotes, puisqu'une roulotte peut accommoder quatre pilotes, est-ce qu'il y a une petite société ou association qui se fait?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Non, il n'y a rien de formé encore, mais on m'a dit qu'ils avaient l'intention de former une espèce de petite association quelconque afin de s'assurer que ces roulottes seraient toujours bien maintenues, propres, que ceci ne deviendrait pas des taudis, et qu'on s'occuperait après un certain temps, de voir à ce que le terrain autour des roulottes soit bien maintenu.

Q Est-ce que ces roulottes ont été achetées parce que les hôtels des Escoumains ne sont pas adéquats?

R Ils ont été achetés pour plusieurs raisons: premièrement, nous avons eu assez de difficultés à se trouver des taxis, la nuit, surtout la nuit, aux Escoumains, c'est-à-dire qu'on nous plantait sur le bout du quai, comme ça, et nous n'avions pas de transport pour se rendre à l'hôtel, pendant la nuit, et à maintes reprises, - d'ailleurs j'en ai parlé avec l'autorité du pilotage à Ottawa - c'était assez difficile pour les pilotes de partir de l'hôtel pendant la nuit pour se rendre à la vedette.

Alors, il y a quelques occasions où les navires ont dû attendre quinze à vingt minutes, jusqu'à une demi-heure, par manque de taxi, manque de transport.

En dernier, ce sont les hôteliers eux-mêmes qui se sont levés pour transporter les pilotes pendant la nuit.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Cette année, nous avons fait, au printemps, une espèce de petit contrat avec les chauffeurs de taxis, et, cette année,ça s'est amélioré. Ce n'est pas cent pour cent, mais c'est mieux.

Q Mais est-ce que les hôtels eux-mêmes aux Escoumains sont suffisants pour accommoder tous les pilotes qui peuvent se rendre là?

R Tout dépend; pendant la saison de chasse et de pêche, si vous voulez, il y a assez de touristes, et puis, quelques fois il n'y a pas de place pour les pilotes. A maintes reprises, je me suis fait retourner même à l'hôtel où j'allais parce qu'il n'y avait pas de place.

Q Où alliez-vous dans ces circonstances-là?

R J'allais à la deuxième, et s'il n'y avait pas de place là, j'allais à la troisième.

Q Est-ce que ça vous est arrivé à vous, ça?

R Oui.

Q Finalement, où êtes-vous allé?

R Finalement on se couche où on peut. C'est pourquoi ces gens là des roulottes ont décidé - bien entendu, je leur avais demandé d'attendre, parce qu'au commencement, en mil neuf cent soixante (1960), le département nous avait promis un bureau de pilotage à l'Anse-aux-Basques avec un certain nombre de chambres, et tout ça a été retardé tellement que les types se sont fatigués d'attendre et ils ont acheté une roulotte.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Il y en a combien en tout, de roulottes?

R Je crois qu'il y en a quatre ou cinq. Ils sont installés sur la réserve des Indiens; ils ne sont pas des Indiens, mais on les tolère, je crois.

Q Qui tolère qui?

R Les Indiens.

Q Maintenant, monsieur Rousseau, est-ce qu'à la Corporation du fonds de pension il aurait été question, un moment donné, que le fonds de pension investisse de l'argent de la façon suivante: En prêtant aux jeunes pilotes sur hypothèque, pour qu'ils puissent se construire des maisons?

R C'est-à-dire que les jeunes pilotes nous en ont parlé. Nous leur avons répondu que ceci pourrait être étudié, mais qu'en ce moment, qu'on ne pouvait pas étudier ça, on n'avait pas le temps de l'étudier.

Ceci a été fait, remarquez bien, verbalement; il n'y a rien par écrit à ce sujet-là.

Q Est-ce qu'il a déjà été question aux assemblées de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, non pas du fonds de pension, d'instaurer un systême de vacances ou de congés pour les pilotes?

R .

Q Etes-vous au courant un peu du systême qui existe dans le district de Montréal?

R Pas beaucoup.

Q Où au début de l'année, les pilotes

fixent les périodes de congé?
R Non, ce système, chez-nous, n'a pas encore été étudié.
Q Est-ce qu'on a étudié un système de congés ou de vacances officielles, dans votre district?
R Pas encore, non.
Q Pourquoi?
R Parce que depuis mil neuf cent soixante (1960), il y a eu de grands changements, je dirais, de grandes améliorations, et nous avons dû travailler d'arrache pied pour en arriver à ces améliorations; nous n'avons pas eu le temps de penser à ce système de congés.
Q Croyez-vous qu'un semblable système puisse faciliter l'ouvrage des pilotes?
R Sans l'avoir étudié, ce système, je ne voudrais pas me prononçer ici sur les dires.....
Q Pensez-vous que c'est une bonne chose que dans votre district les pilotes puissent compter sur une période de l'année comme vacances, ou sur un nombre de jours par mois, comme jours de congé?
R Bien, si je comprends bien, les pilotes, mes confrères de Québec - Montréal ont ce système; avant de vous répondre, j'aimerais mieux leur demander ce qu'ils pensent de ce système. Je ne l'ai pas étudié, je ne peux pas vous répondre là-dessus.
Q Faisant abstraction du système de Montréal, un système? Voici la situation. Les pilotes prennent des congés, apparemment, quand bon leur semble,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



et ceci se réflète dans la pièce 544 où les absences se chiffrent d'une façon assez importante, parfois?

R Si vous permettez, ici, j'aimerais à vous dire que les pilotes ne prennent pas, mais ils demandent des congés; à chaque occasion, les pilotes demandent à l'autorité du pilotage locale s'ils peuvent s'absenter.

Plusieurs fois, ils s'absentent, par exemple, pour de la mortalité dans la famille, ou des mariages, des choses comme ça; et peut-être dans le cours de la saison, oui, ils s'absentent quelques jours pour une petite vacance, un voyage avec leur femme. Je le crois.

Q Est-ce que vous croyez qu'il existe un besoin pour l'établissement d'un système de congés mensuels ou hebdomadaires?

R Je n'en vois pas la nécessité aujourd'hui, parce que je dirais, avec le surveillant, le capitaine Allard qui est surveillant, il avait la main haute là-dessus, et s'il voyait par exemple que le trafic était trop dense, il refusait le congé au pilote qui le demandait, il gardait ces hommes-là à travailler, et quand il voyait que le trafic diminuait quelque peu, il accordait le congé demandé.

LE PRESIDENT:

Q Au simple point de vue statistique, ne pensez-vous pas qu'il serait mieux qu'un certain nombre de jours par mois soit accordé, de congés; alors,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ça ne paraîtrait pas comme absence, quand vous auriez de ces jours-là de pris comme congé.

R Je me demande si on va s'attendre à ce que ces gens-là n'apparaissent pas comme absents.

Q Parce qu'au point de vue statistique, ça montre que normalement, ils devraient être au devoir, et ils ne le sont pas; ils sont supposés être au devoir sept jours par semaine, trois semaines par mois, etc.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Et 365 jours par année.

LE PRESIDENT:
275.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Vous êtes disponible durant l'hiver, quand même?

R Nous sommes disponibles durant l'hiver quand même.

LE PRESIDENT:

Q Alors, il n'est pas normal que ces jours-là dans le mois, qu'on puisse avoir besoin d'un congé quelconque, et ça apparaît comme absence. Je me fais cette réflexion-ci pour lorsque nous étudierons les statistiques des autres districts, qu'on fasse la différence.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Tous les autres districts où nous avons fait enquête, je parle des districts d'importance, ont tous des systèmes de vacances officielles, et souvent aussi officieusement.

Q Vous nous avez dit, si ma mémoire est bonne, que vous aimeriez que la Corporation puisse exer-çer certains pouvoirs disciplinaires sur ses pilotes?

R J'ai dit...

Q Ou des paroles à cet effet?

R Oui, c'est bien ça, j'ai dit: peut-être au sein de la Fédération des Pilotes, où ça serait..... il serait certainement plus facile d'avoir un comité de discipline, toujours, bien entendu, sous l'autorité suprême du pilotage. C'est parce que...

Q Est-ce que...

R C'est parce que dans nos règlements, nous avons..... les règlements du comité de discipline, nous aurions par exemple peut-être cinq hommes là-dessus; ensuite, il y a le comité d'appel qui se composerait de dix membres, ce qui ferait quinze membres. Alors, il n'en resterait pas beaucoup en dehors de ces deux comités, et ça serait assez difficile, chez-nous, d'employer ce systême, au sein de la Corporation même.

Nous croyons tout de même qu'un comité de disciplien au sein de nos organisations serait certainement bon pour le service de pilotage.

Q Mais vous avez pensé à la structure


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

de ces organismes-là; est-ce que vous auriez pensé à la procédure que vous suivriez?

R Dans nos règlements, oui, nous avons des règlements à cet égard.

Q Alors, la procédure que ces comités suivraient est celle qui est indiquée dans les règlements produits sous la cote 672.

R Oui, c'est bien ça: il y a le comité de discipline et le comité d'appel.

Q Croyez-vous que vous seriez en meilleure position que le ministère ou, disons, l'autorité de pilotage, pour exerçer ces pouvoirs disciplinaires avec efficacité?

R Nous le croyons.

Q Voulez-vous élaborer cette réponse-là, s'il vous plaît?

R J'ai ajouté à ça, l'autre jour, qu'il serait peut-être préférable, dans ce temps-là, d'avoir quelqu'un sur le comité de discipline en dehors de la Corporation même des pilotes. Ceci ferait..... serait alors un comité qui serait un peu plus souple, je crois.

Nous croyons, vu que nous connaissons les pilotes, nous connaissons les pilotes puisque nous vivons avec ces gens-là, nous vivons ensemble, nous travaillons ensemble, on pourrait certainement avoir une meilleure discipline sur nos membres.

LE PRESIDENT:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

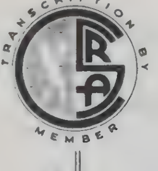
Evidemment, vous vous connaissez. Aussi, les membres du Barreau connaissent ce problème, parce qu'ils ont leur comité de discipline. Alors que le comité de discipline peut très bien marcher dans un endroit comme Montréal et Québec, les résultats ne sont pas les mêmes dans des districts ruraux où ils sont seulement quinze, vingt ou trente avocats.

Et même pour Québec et Montréal, ils ont justement la suggestion que vous avez: d'avoir une espèce de comité de discipline indépendant et permanent.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Est-ce que vous auriez songé, vu la liste assez impressionnante de pilotes qui ne sont pas sur la liste du tour de rôle, exhibit 644, est-ce que vous avez songé à faire un peu comme les pilotes de Montréal: Imposer une amende automatique à celui qui, lorsqu'il est appelé, ne se présente pas?

R Premièrement, ce n'est pas nous qui doit imposer une amende en ce moment, c'est le surveillant local qui s'occupe de ces choses-là; je dois dire que lorsque le capitaine Allard était en fonctions, qu'il a fait un très beau travail à cet égard.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Qu'est-ce que vous voulez dire?

R Je veux dire, si quelqu'un, par exemple, manque à son tour, le capitaine Allard le biffait de la liste du tour automatiquement, il demandait à un pilote de venir s'expliquer, et s'il n'avait pas de bonne explication valable, eh bien, je crois qu'il lui imposait une demande.

Q Maintenant, lorsque le pilote est biffé du tour, dans ces circonstances-là, est-ce qu'il peut reprendre son tour?

R Tout dépend: il y a des cas où le pilote n'a pas pu reprendre son tour.

Q Dans quelles circonstances?

R Dans le cas, par exemple, du pilote numéro.....

Q 70?

R Non, 70, ce n'était pas nécessaire..... non, ce n'est pas 70.

Q Numéro 16 ?

R Numéro 16, oui. Le capitaine Allard a témoigné à Québec qu'il lui avait biffé, je crois, six tours ou huit tours, qui était une amende assez forte.

Q Et la Corporation ne permet pas que cette personne-là reprenne ses tours?

R Nous n'avons rien à voir avec ça.

Q La Corporation ne le paye pas pour les tours qu'il a perdus?

R Aucunement.



Q Est-ce que ça ne serait pas du secours en suspension, ça?

R Ca pourrait être du secours en suspension, mais il faut tout premièrement que le pilote concerné en fasse la demande.

Q Vous souvenez-vous de cas de secours en suspension qui auraient été refusés par la Corporation ou l'Association?

R Je ne me souviens pas, non.

Q Est-ce que ça apparaîtrait dans vos dossiers quelque part?

R Je crois que ça n'a jamais été refusé.

Q Vous croyez que ça n'a jamais été refusé. Quels procédés suivez-vous quand on vous demande un secours en suspension?

R Quand on nous demande un secours en suspension, le pilote concerné fait la demande. Cette demande va devant le conseil d'administration qui étudie le cas et qui l'accorde.

Q S'il est question de suspension pour cause d'ébriété, vous n'en accordez pas?

R Non monsieur, c'est bien dans nos règlements. D'ailleurs, le pilote le sait; il n'en fait pas la demande.

Q Maintenant, monsieur Rousseau, une dernière question: Je vous montre le bulletin du cinq (5) octobre mil neuf cent soixante et un (1961), partie de l'exhibit 688. Voulez-vous en prendre connaissance?

R Oui, je connais très bien le cas;


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

c'est moi qui a fait le bulletin.

Q C'est vous qui avez préparé le bulletin?

R Oui, avec le secrétaire-trésorier, monsieur Ménard.

Q Voulez-vous relater brièvement le problème dont il s'agissait, pour la Commission?

R C'était le cas d'un agent de Québec qui nous a téléphoné pour nous demander s'il était possible d'envoyer à Chicoutimi même un navire du type parc, d'une longueur de 444 pieds de long. J'ai répondu à ces messieurs que c'était une chose qui était difficile à faire, et qu'il y avait grand danger d'envoyer un navire à Chicoutimi d'une telle longueur, d'une telle grosseur, d'une telle dimension.

Le surveillant régional, qui était le capitaine Gendron dans le temps, était soit de passage à Québec, ou peut-être lui ai-je téléphoné pour lui dire..... pour le tenir au courant de cette demande d'envoyer un navire de cette grosseur à Chicoutimi. Alors, il a étudié la question avec nous, il nous a dit ..... lui nous a avisé qu'on ne pouvait pas, bien entendu, refuser de monter à bord d'aucun navire, mais que nous étions là pour aviser le commandant, et puis je me suis rendu de nouveau rencontrer les agents même à Québec, les agents concernés, pour leur expliquer lecas. Ils m'ont dit que c'était extrêmement difficile maintenant, puisque le rebut de fer que ce navire devait charger, était sur le quai de Chicoutimi. Je leur ai bien expli-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

qué que peut-être que le navire, s'il faisait excessivement beau, pouvait se rendre à destination, mais que c'était prendre de grands risques.

C'est là que j'ai avisé tous les membres de la procédure qu'ils devaient suivre s'ils étaient appelés à se rendre à bord de ce navire.

Q Voici, Votre Seigneurie, si vous voulez, je vais maintenant lire une partie de la circulaire du cinq (5) octobre:

"Après ces précisions, si la compagnie décide d'envoyer ce navire à Chicoutimi, voici ce que nous suggérons de faire, afin qu'il n'y ait pas d'infractions aux règlements: Premièrement, le pilote doit monter à bord et s'informer auprès du commandant de la destination du navire. S'il doit procéder à Chicoutimi, lui rappeler que conformément à l'article 20 F, il craint pour la sécurité du navire, s'il procède dans ce chenal; deuxièmement, si le capitaine persiste à y aller, le pilote devra lui faire signer devant un témoin un "waiver", lui enlevant l'entière responsabilité en cas d'accident; mais toutefois, le pilote doit aviser au meilleur de sa connaissance; et troisièmement, s'il y a refus de la part du capitaine de donner un "waiver", le pilote peut demander d'être relevé, et il devra immédiatement, en débarquant, faire son rapport au surveillant à Québec. Le suivant sur la liste n'aura qu'à suivre la même procédure," et je continue: " après avoir pris des informations, nous tenons à vous informer

qu'il n'est pas dans votre intérêt de refuser de monter à bord. Votre Corporation a crû bon de vous donner ces précisions, non pas pour vous dicter une ligne de conduite, mais plutôt pour vous mettre au courant d'une situation qui pourrait être embarrassante en n'y étant pas prévenu."

Comme question de fait, savez-vous si ce navire est allé à Chicoutimi?

R Je dois ici préciser que le chenal de Chicoutimi a 250 pieds de large, et dans les courbes 350 pieds, dans les courbes. Le navire lui-même a 444 pieds de long. Je ne sais pas si je dois mentionner ici que j'en ai discuté, de cette question, lorsque la Commission a siégé à Chicoutimi, et puis que le gérant du port, le lendemain matin, m'a apporté une petite paire de pentures pour mettre sur son prochain navire de 444 pieds.

Ce navire est allé - s'est rendu à Chicoutimi avec l'aide de deux remorqueurs. Ils ont attendu qu'ils fassent une température idéale, puis ils ont fait les coins à la marée toute fine haute, afin de ne pas accrocher les caillous.

Q Maintenant, savez-vous si le pilote qui a été assigné originairement à ce navire s'était prévalu des directives que vous suggériez?

R Il faudrait peut-être lui demander; je sais que le premier pilote qui a été demandé sur ce navire a certainement dû en parler au commandant avant de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



s'aventurer dans le chenal.

Q Cette directive que vous avez fait parvenir à vos membres, est-ce que c'est une directive qui s'appliquait - qui était destinée à s'appliquer que dans ce cas particulier?

R Oui. J'ai cru bon - d'ailleurs, j'en avais parlé longuement avec le surveillant régional, le capitaine Gendron, dans le temps, et il était bien au courant de ce bulletin; il était d'ailleurs d'accord avec nous. Nous avons pris ces informations...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Votre Seigneurie, je ne voudrais pas chicaner sur les mots, mais l'utlisation du terme "directive" est peut-être un peu fort dans l'occurence.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Alors, que la Commission interprète mon expression "directive" en considérant le commentaire de Me Lalonde et la pièce, Votre Seigneurie.

Q Est-ce que c'était la première fois que vous aviez l'occasion de donner, vous, de semblables suggestions à vos pilotes?

R Je crois que oui. C'est-à-dire, qu'il y a, ici..... je dois mentionner qu'il y a eu une autre occasion où un navire a procédé à Chicoutimi, un


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

gros navire, pas aussi gros que celui-ci, mais c'était un pétrolier de la compagnie Imperial Oil. Ces gens-là étaient au courant, et je crois qu'ils avaient envoyé je n'étais pas directeur ni président dans le temps, mais je crois qu'ils ont envoyé une lettre aux pilotes d'en bas, leur disant que le commandant était consentant à prendre toutes les responsabilités s'ils se rendaient à Chicoutimi.

Q Maintenant, dites-moi: Pourquoi avoir demandé la signature d'un "waiver"?

R Bien, c'est parce que nous croyons qu'il serait mieux, pour protéger le pilote, que le commandant le décharge de ses responsabilités.

Q Est-ce que vous croyez qu'il est convenable que le bureau de direction de la Corporation donne des directives ou fasse des suggestions à ses pilotes sur la façon dont ils doivent faire leur ouvrage, et sur les risques qu'ils peuvent ou ne peuvent pas prendre?

R Remarquez bien que j'ai dit dans ce bulletin que ce n'était que des suggestions, c'était pour éclairer mes membres, et je crois que c'était de mon devoir de le faire dans ce cas, et je l'ai fait - c'est-à-dire, je, nous l'avons fait, c'est le conseil d'administration qui a pris ces responsabilités.

Q Oui, je ne vous impute rien de personnel. Mais, croyez-vous que ce soit une bonne chose que le bureau de direction de la Corporation puisse faire des suggestions de ce genre aux pilotes,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

par exemple: Voici tel navire est trop gros pour monter à tel endroit, nous vous suggérons telle chose, ou comme le cas s'est présenté à Vancouver: Tel navire a toute sa structure en arrière, nous vous suggérons de ne pas passer tel pont avec ce navire-là.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Le New Westminster.

R Je le crois.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Pourquoi?

R Parce qu'un pilote qui est demandé sur un navire, et qu'en laissant le port, le commandant dit: Ma destination, c'est là, le type ne peut pas avoir le temps de penser s'il va procéder ou non, à ce qu'il doit faire. Tandis que dans ce cas particulier, nous avons eu le temps d'en discuter, et avec l'agent et avec l'autorité du pilotage, et entre nous-mêmes.

Q Et croyez-vous que les pilotes, comme groupe, soient justifiés de poser des règles qui seraient obligatoires pour la circulation maritime dans le fleuve? Je vous donne comme exemple, disons que les pilotes édicteraient une défense, je suppose, une défense de monter des navires à Chicoutimi de plus de tel tirant d'eau, ou de plus de telle longueur, et que cette règle serait obligatoire pour tout le monde.

LE PRESIDENT:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Evidemment, dans votre hypothèse, vous allez beaucoup plus loin que la circulaire ou ce sont seulement des conseils. Vous arrivez avec une défense formelle par un bureau de direction de la Corporation à ses membres de monter avec un bateau de telle dimension dans telles conditions?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Oui Votre Seigneurie.

R Tout ce que nous pouvons faire, c'est d'étudier les différents cas et faire des suggestions. Nous n'avons pas les pouvoirs de dire à un membre - je ne crois pas que nous avons les pouvoirs de dire aux membres de ne pas faire çi ou de ne pas faire ça, ou de ne pas procéder à un tel endroit.

Q Croyez-vous que ce soit une bonne chose que vous ayiez ce pouvoir-là?

R Je ne peux pas répondre.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Mon confrère pourrait peut-être dire à quoi ça réfère, ça.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
A sa réponse.

LE PRESIDENT:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Le pouvoir auquel on réfère, ce serait de faire des règles pour lier les membres de la Corporation quant à tel ou tel travail.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
En définitive: Est-ce que la Corporation devrait avoir le droit d'imposer des règles obligatoires quant aux actes professionnels posés par un tel pilote dans un tel cas?

LE PRESIDENT:
C'est ça.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Si vous voulez.
R Je ne crois pas. Nous pouvons faire des suggestions, et ce sera au pilote de prendre ses responsabilités.
Q Vous ne croyez pas que ce serait une bonne chose que vous puissiez décider obligatoirement ?
R Non.
Q Maintenant, pour en revenir aux dépenses, même si c'est une chose qui ne vous tient pas à coeur...

LE PRESIDENT:



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO



Si vous permettez, sur les dépenses, j'aurais plusieurs questions, je les ai préparées ici, est-ce que je peux les poser avant vous?

Q Je reviens sur les questions de dépenses, parce que je crois que ce point ne doit pas être laissé dans l'incertitude et l'imprécision. Je ne veux pas dire par là qu'il faut entrer dans une précision absolue. Je comprends aussi que les dépenses vont varier d'un pilote à un autre, par plusieurs facteurs, ne serait-ce que son appétit pour manger, et surtout le nombre de voyages qu'il peut faire, mais j'ai pris, pour les fins de calcul, avec la preuve que vous avez faite devant moi- devant nous ici, environ cent voyages, pour les fins de calcul, ça simplifie; il y en a qui ont fait jusqu'à 110 voyages, il y en a qui en ont fait beaucoup moins, il y en a qui en ont fait rien qu'un. Pour les fins de calcul: 100.

J'ai mis environ 50 voyages où vous étiez obligé de coucher, sur 100. 50 sur 100, ça vous êtes obligé de coucher aux Escoumains, de coucher un ou deux soirs, de prendre trois ou quatre ou cinq ou six repas; des fois, vous aurez plus de repas, vous aurez une nuit, peut-être deux nuits, ou moins de repas; vous avez aussi deux taxis, de l'hôtel jusqu'au quai, actuellement, et dans quelque temps, jusqu'à l'Anse-aux Basques. Alors, j'ai mis $12.00 par séjour aux Escoumains, qui ferait $600.00 pour 50 voyages. Est-ce que


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

c'est déraisonnable, comme moyenne?

R Non, je ne crois pas.

Q J'ai mis 60 voyages de votre résidence jusqu'au point d'embarquement, ici à Québec, c'est-à-dire 50 plus un certain nombre, parce que les voyages ne sont pas nécessairement aller et retour. Ceci ferait une moyenne de $3.00 de dépenses par voyage, ça ferait $180.00. C'est pas mal?

R .....

Q J'ai mis 15 voyages à $5.50 pour Québec aux Escoumains ou des Escoumains à Québec, en chiffres ronds, $80.00. Vous avez une dépense aussi pour aller à Chicoutimi. Ca coûte combien par voyage, pour aller à Chicoutimi?

R Pour aller à Chicoutimi, ça coûte $4.80.

Q Et pour aller à Port Alfred?

R Pour aller à Port Alfred, ça dépend de l'autobus, Votre Seigneurie, l'autobus, il y en a qui ne font pas la connection, là il faut prendre un taxi qui nous coûte $5.00.

Q Si vous mettez pour vos dépenses additionnelles, pour Chicoutimi, quelque chose comme $50.00 par année...

R Je crois que c'est minime.

Q Oui, mais il faut comprendre que ceci entre aussi - c'est de l'extra, en plus des autres voyages; on vous a mis 15 voyages aux Escoumains, et puis vos frais de séjour dans 15 voyages; alors,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

c'est mieux, laissons-le là, le cas du taxi à $50.00, tout de même.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Pour éclairer le Tribunal, un voyage aux Escoumains en autobus, vous n'avez pas calculé les frais de taxi du domicile.

LE PRESIDENT:
Oui, je l'ai calculé, j'ai mis: 60 voyages du domicile au point d'embarquement, et je comprends que ça va comprendre aussi jusqu'à l'autobus ou jusqu'au moyen de transport. Et puis, en mettant $90.00 pour des imprévus, ceci ferait environ mille dollars ($1,000.00), comme total.

Q Par conséquent, pour cent voyages, ce serait $1,000.00, et une moyenne de dix dollars ($10.00) par voyage. En plus de ça, vous avez les "mouvages" dans le port où il y a encore des transports, et vous avez les cancellations aussi qui n'apparaissent pas dans les voyages. Alors, j'arrive à dix dollars ($10.00) par voyage, plus les dépenses additionnelles causées par des cancellations, causées par les mouvements de navires dans le port.

Alors, ce calcul-là, je vous le


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

laisse, si vous êtes capable de le corriger, de le préciser.

R Si vous permettez, Votre Seigneurie, il y aurait d'autres items ici qu'il faudrait ajouter à ces dépenses.

Q C'est ça, allez-y, c'est justement pour ça que j'en parle.

R L'automne, lorsque le trafic se fait surtout vers l'est, nous sommes appelés à faire des voyages très rapidement, et la majorité du temps, nous n'attendons pas l'autobus, si nous débarquons cinq ou six, nous nolisons un taxi , nous remontons à Québec en taxi afin d'embarquer sur un navire. Ca, ça se fait au moins cinq fois par automne.

Q Ca coûte combien?

R $45.00 à $50.00.

Q Divisé par combien?

R Ca nous coûte à chacun $8.00 à $10.00, tout dépend, si nous sommes quatre, nous y allons quand même. On ne peut pas se permettre d'attendre l'autobus, l'automne, parce qu'on sait que ça mettrait la station de Québec à court de pilotes. Alors, ça, la majorité des pilotes font ça quatre ou cinq fois par automne.

Il y a aussi les voyages d'hiver. Les voyages d'hiver, la majorité du temps, on nous envoie aux Escoumains pour prendre un tel navire qui s'est rapporté; bien souvent ce navire retarde, soit par la tempête, soit par les glaces. Eh bien, souvent, on est appelé à rester aux Escoumains dans les hôtels,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

trois, quatre et même cinq jours. Ca, c'est des dépenses additionnelles.

A part ça, quand nous embarquons à Québec, nous donnons, je dirais 95% des pilotes donnent au chaloupier un pourboire pour s'occuper de nos valises, en embarquant et en débarquant.

Nous donnons aussi, si on nous sert un bon repas à bord du navire, nous donnons des pourboires à bord du navire.

C'est d'autres items qui me sont venus à l'idée. Il y en a peut-être d'autres.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour la Can. Merchant Service Guild: Votre Seigneurie, est-ce que vous avez calculé le taxi en débarquant de Québec, en revenant des Escoumains, je vois que vous avez calculé 60 taxis.

LE PRESIDENT: J'ai pris comme moyenne, s'il y a deux voyages - s'il y en a cent, ça fera seulement 50 fois qu'il sera à Québec.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour la Can. Merchant Service Guild: Le navire qui les remonte des Escoumains, il y a un taxi en descendant.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

LE PRESIDENT:

C'est vrai, il faudrait ajouter un autre $150.00

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Rousseau, vous nous avez dit que vous aviez, en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), soixante ("60), préparé des rapports assez détaillés sur vos dépenses, pour le bureau de l'Impôt. Est-ce que c'est exact, ça?

R Je ne me souviens pas si c'est en mil neuf cent cinquante-neuf (1959); je sais qu'on m'a fait venir au bureau, on m'a demandé de donner un détail complet de mes dépenses pour l'année courante. Il a fallu que je prépare une formule pour chaque voyage, et j'en suis venu à quelque chose comme $1,500.00.

Q Maintenant, est-ce que vous auriez une copie de ce rapport-là?

R Non pas. J'en ai eu assez de la faire, et je leur ai donnée avec plaisir; je ne sais pas ce qu'ils ont fait avec.

Q Pourriez-vous demander à votre bureau...

LE PRESIDENT:

Je me demande si c'est nécessaire, actuellement, avec la preuve que nous avons actuellement.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Voici, Votre Seigneurie: J'ai vu certaines de ces formules-là qui ont été préparées. Elles sont très détaillées au point de vue heures, aussi heures d'embarquement, heures de départ, heures d'arrivée; c'est non seulement des statistiques sur les dépenses, mais c'est aussi des statistiques sur l'ouvrage du pilote et l'heure à laquelle il part.

LE PRESIDENT:
Alors, pourriez-vous voir monsieur Lalonde sur ça, et tâcher d'en examiner, et si vous pensez que c'est utile - parce que je ne voudrais pas avoir seulement une preuve qui ne prouvera rien, qui serait incomplète. Alors, voyez monsieur Lalonde à ce sujet-là.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Oui Votre Seigneurie.

Me JEAN BRISSET,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Est-ce que je peux faire aussi la suggestion de demander aux pilotes de nous laisser savoir - qu'on nous donne un aperçu de ce que l'allocation



de $1,500.00 pour dépenses, à l'Impôt sur le Revenu, signifie en impôt sauvé?

LE PRESIDENT:

Je crois évidemment que ceci, tout le monde est capable de faire le calcul en se servant des formules annuelles.

Ca dépend du revenu en dehors de la profession, de chaque pilote. Alors, le pourcentage va changer avec chaque pilote, chaque individu, et ça va dépendre de ses dépendants, et dans le cas que j'ai donné, c'est un pilote de 100 tours. Alors, celui qui a 110 tours, sa moyenne sera plus haute, et celui qui a seulement un tour dans l'année, c'est réduit à dix dollars $10.00, onze dollars ($11.00), douze dollars ($12.00).

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Il a été question, monsieur Rousseau, de congés et de mois de pointe, les mois les plus occupés. Voulez-vous dire à la Commission quelle est la partie de la semaine qui est la plus occupée?

R Normalement, la partie de la semaine la plus occupée est surtout la fin de semaine, surtout le vendredi, samedi et dimanche. Le lundi, c'est tran-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



quille, c'est là où vous avez le plus de pilotes à la station de l'est, dimanche et lundi.

Q Je dois comprendre dans ce cas-là que vous êtes presque régulièrement appelés à travailler le dimanche?

R La majorité du temps, les fins de semaine, nous travaillons de plus en plus. Je dois dire aussi que de plus en plus, nous travaillons de nuit, non pas de jour.

Q Maintenant, Me Jacques vous a demandé si à votre connaissance des demandes de support en suspension avaient déjà été refusées, et si j'ai bien compris, votre réponse a été négative?

R Les demandes de suspension?

Q De secours en suspension?

R Je crois que c'est exact.

Q Maintenant, est-ce que la même chose s'applique aux demandes de secours en maladie?

R Je ne crois pas que nous ayions refusé.

Q Dans le cas d'un pilote qui serait suspendu pour usage abusif de liqueurs alcooliques, est-ce qu'ils auraient droit à ce secours en maladie?

R Aucunement.

Q Est-ce que vous avez des cas semblables où des secours en maladie ont été demandés et refusés?

R Je ne crois pas que la demande ait été faite. Je disais tout à l'heure que le pilote savait qu'il était pour être refusé, et il n'a pas fait la demande.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



S'il l'a faite, je ne m'en souviens pas.

Q Maintenant, il a été question de ce navire qui devait remonter le Saguenay, et au sujet duquel vous avez cru faire certaines suggestions à vos membres, et vous avez mentionné que la difficulté de la manoeuvre de ce navire dans le chenal étroit du Saguenay découlait de ces dimensions. Est-ce qu'il n'y a pas d'autre facteur qui entrait en ligne de compte, par exemple la force motrice?

R Aussi, aussi.

Q Maintenant, si je comprends bien, avant de faire votre suggestion, les suggestion à vos membres, vous aviez consulté les représentants de l'autorité du pilotage?

R J'ai consulté, oui, les représentants de l'autorité du pilotage, et je me suis même rendu chez l'agent concerné, et nous avons discuté de la question longuement avec ce monsieur. Il était d'accord avec moi que la chose était un peu en dehors de l'ordinaire, et qu'il regrettait que c'était ainsi. Il y avait eu erreur quelque part.

Q Et est-ce que vous n'aviez pas discuté du problème également avec le surveillant régional du pilotage?

R Oui, c'est ça, j'ai discuté avec le surveillant régional du pilotage, le capitaine Gendron dans le temps.

Q Et, si je comprends bien, il était d'accord?

R Parfaitement d'accord.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Maintenant, ici, votre Seigneurie, une mise au point tout simplement. J'avais été consulté à l'égard de cet incident, et si je me rappelle bien, je suis celui qui avait suggéré aux pilotes, suggestion qu'ils ont faite à leur tour à leurs membres, de faire signer une formule de "waiver"; et le but recherché, Votre Seigneurie, était d'éviter que ne se répète un cas qui avait existé auparavant où un pilote avait avisé un capitaine de navire de ne pas faire telle chose, de ne pas faire telle manoeuvre, et que le capitaine avait nié par après avoir reçu un tel avis du pilote, et en me basant sur les circonstances du cas où vous avez un pilote qui est seul à bord d'un navire étranger, avec un capitaine étranger, et un équipage qui sont portés à supporter leur capitaine, la preuve est très difficile à donner des avis donnés par le pilote. C'était l'idée de demander au capitaine de signer un "waiver".

LE PRESIDENT:
Le titre du document dépasse le but recherché.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Certainement, Votre Seigneurie, et nous avions peut-être l'esprit dans le temps un document semblable qui est obligatoire au canal de Suez, où il y a des "waivers" qui sont assignés pour dégager la responsabilité


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

du canal dans ce cas-là.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le premier jour d'octobre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

WILFRID MENARD - DEJA ENTENDU.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Votre Seigneurie, avant d'entendre monsieur Ménard, je voudrais annexer à la pièce 706 les renseignements que nous avons demandés à la station des Escoumains concernant les navires qui ont ancré ou attendu entre le six (6) et le quatorze (14) avril mil neuf cent soixante-deux (1962).

Cette liste comprend - il s'agit de deux documents: Le premier contient le nom des navires, la date et l'heure d'arrivée aux Escoumains,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

et la date et l'heure du départ des Escoumains entre le six (6) et le quatorze (14) avril, et la mention suivante est indiquée à la pièce: "Il est possible que des navires aient ancré à l'est des Escoumains, mais je ne puis vous l'assurer." Ca vient de l'officier en charge de la station.

La deuxième liste comprend le nom, la date et l'heure d'arrivée, et la date et l'heure du départ des navires qui ont attendu un pilote aux Escoumains, avant de remonter le fleuve. Ces deux documents sont annexés à la pièce 706.

Q Pour les fins du dossier, monsieur Ménard, voulez-vous nous donner vos nom et prénom, s'il vous plaît?
R Wilfrid Ménard.
Q Vous êtes secrétaire-trésorier de la Corporation des Pilotes et de l'Association des Pilotes, et du fonds de pension?
R C'est ça.
Q Est-ce qu'il existe un systeme, à l'heure actuelle, en vertu duquel les pilotes sont remboursés d'une partie de leurs dépenses de voyage, par la Corporation?
R Dépenses de voyage, vous entendez,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



dépenses de voyages pour faire le pilotage?

Q Pour faire le pilotage?

R Non, aucune.

Q C'a déjà existé, cependant?

R C'a existé, oui, jusqu'à mil neuf cent soixante (1960), je crois.

Q Jusqu'à la création de la Corporation?

R Oui.

Q Pouvez-vous expliquer brièvement comment fonctionnait ce système-là, avant mil neuf cent soixante (1960), évidemment?

R C'est-à-dire qu'avant mil neuf cent soixante (1960), la Corporation remboursait aux pilotes les dépenses de train pour aller de Québec à Pointe-au-Père, seulement, et non les dépenses en allant de Pointe-au-Père à Québec.

Q Et sur quelle base le remboursement était-il fait?

R C'était un montant fixe de huit dollars ($8.00). Et la même chose pour Québec à Chicoutimi ou Port-Alfred, et dans ce cas-là, je crois que c'était dix dollars ($10.00), par exemple.

Ils payaient aussi les dépenses de pension à Port-Alfred, seulement, et non à Pointe-au-Père. La pension, j'entends, l'hôtel et les repas, c'est-à-dire la chambre et les repas.

Q Et ce système a été aboli?

R Oui.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Ménard, je vous montre le paragraphe 304 du mémoire présenté par la Fédération des Pilotes du St-Laurent à la Commission Royale sur le Pilotage Maritime, pièce 671. Je note que le début de ce paragraphe déclare: "Que les assemblées se prescrit comme suit - excusez-moi - ainsi, avec des assemblées annuelles et à la fin des exercices de mil neuf cent soixante (1960), mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante-deux (1962), le nombre des membres présents aux assemblées des Corporations ou de la Fédération des Pilotes du St-Laurent était le suivant: Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, 1960, 51 sur 65; 1962 - 1961, 52 sur 71; et 1962, 61 sur 71.

Est-ce que les chiffres qui sont indiqués sous "Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent" à la page 126 de ce mémoire ont été vérifiés par vous-même?

R Oui.

Q Et est-ce que ces chiffres sont conformes aux chiffres que vous avez déterminés en examinant le livre des minutes de votre Corporation?

R Oui.

Q Lorsqu'on réfère à mil neuf cent soixante (1960), qu'est-ce que ça signifie?

R C'est l'assemblée du deuxième mercredi de janvier de l'année mil neuf cent soixante et


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

un (1961); c'est la fin de l'exercice financier.

Q Et mil neuf cent soixante et un (1961), donc, serait l'assemblée de janvier mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Oui.

Q Et mil neuf cent soixante-deux (1962), janvier mil neuf cent soixante-trois (1963)?

R Janvier mil neuf cent soixante-trois (1963), oui.

LE PRESIDENT:
Monsieur Brisset, avez-vous des questions à poser relativement à l'assemblée, la façon que les avis avaient été envoyés en mil neuf cent soixante-deux (1962) ou mil neuf cent soixante-trois (1963), l'assemblée annuelle ou l'assemblée spéciale?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Si le témoin est prêt à répondre à ces questions, ce matin.

Q Monsieur Ménard, vous étiez ici hier, je comprends, quand les questions ont été posées au sujet de l'assemblée annuelle des pilotes membres de la Corporation, tenue en janvier mil neuf cent soixante-trois (1963)?

R Oui.

Q Il a été question, vous vous rappelle-

rez, de la mise en nomination des divers administrateurs. Etes-vous en mesure de me dire si les bulletins retournés par les membres, mettant ou offrant certains candidats au poste, disons, de président pour commençer, comportaient d'autres noms que celui du capitaine Rousseau?

R Au poste de président, il y avait seulement le capitaine Rousseau qui était mis en cadidature à ce poste-là.

Et au poste de vice-président, il y avait Michel Dussault. Après ça, aux quatre postes d'administrateurs, il y avait Roger Grégoire, Roger Fortier, Jean-Louis Latulippe et puis Vilandré Lafleur. Maintenant, au poste d'administrateurs, il y avait seulement deux vacances.

Q Maintenant, en regard du poste de président, combien de bulletins de mise en nomination ont été transmis par les membres au comité de candidature?

R Pardon?

Q En ce qui regarde le poste de président?

R Un seul.

Q Combien de bulletins ont été retournés par les membres de la Corporation au comité de candidature nommant monsieur Rousseau ou le capitaine Rousseau comme candidat?

R Un seul bulletin signé par deux membres, conformément au règlement de la mise en candidature.

Q En regard du poste de vice-président,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

combien de bulletins ont été retournés par les membres?

R Un seul.

Q Dans le cas du poste de président, qui étaient les deux membres supportant la nomination?

R Là, je regrette, je n'ai pas mes dossiers ici, mais ça, je pourrais le fournir facilement.

Q Pouvez-vous nous donner le même renseignement en ce qui regarde le poste de vice-président?

R Oui, je peux vous donner le même renseignement. Le dossier des comités de candidature est au bureau à Québec; je peux l'avoir facilement, par exemple.

Q Voulez-vous donner ce renseignement en regard des six postes - pardon, des quatre postes ouverts?

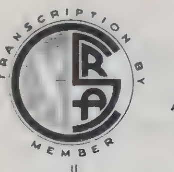
R Oui.

Q Par lettre adressée au secrétaire de la Commission. Ce document pourra être produit, Votre Seigneurie, sous la cote 719.

Q Seriez-vous assez bon d'annexer à votre lettre une copie photostat de ce bulletin?

R Est-ce que vous voulez les six bulletins ou seulement un?

Q Les six bulletins. Pour l'élection qui a été tenue à l'assemblée du mil neuf cent soixante-deux (1962), qui a eu lieu, pour l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), qui a eu lieu au début de janvier mil neuf cent soixante-deux (1962)...


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R C'est l'élection de mil neuf cent soixante-trois (1963).

Q L'élection de mil neuf cent soixante-trois (1963). C'est l'assemblée annuelle?

R La dernière assemblée annuelle?

Q C'est ça.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Avec la permission de la Commission, nous allons suspendre les témoignages des témoins de Québec jusqu'à demain matin, et nous allons reprendre maintenant les témoignages de Montréal.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le premier jour d'octobre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

JEAN MELANSON - DEJA ENTENDU.

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES, pour la Commission:

Q Voulez-vous donner vos nom et prénom, s'il vous plaît?
R Jean Melanson.
Q Et vous êtes le surveillant local du district de pilotage de Montréal?
R C'est ça.
Q Je vous exhibe un document qui s'intitule "Liste finale des périodes de repos pour la saison de navigation 1963, section de Montréal - Trois-Rivières." Je crois qu'au mois de juillet, nous vous avions demandé d'apporter avec vous ce document?
R .....


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Je voudrais produire ce document sous la cote 720, intitulé "Liste finale des périodes de repos pour la saison de navigation mil neuf cent soixante-trois (1963), section Montréal- Trois-Rivières?

R .....

Q Et section Québec - Trois-Rivières?

R .....

Q Je voudrais retirer le numéro de la cote parce la pièce a déjà été déposée sous le numéro 569.

Je vous exhibe un document qui émane de votre bureau. Voulez-vous s'il vous plaît le décrire?

R Ceci concerne les pilotes du port de Montréal, et y sont indiquées les périodes de repos pour la présente saison de navigation.

Q Je voudrais, Votre Seigneurie, déposer ce document sous la cote 720: Période de repos des pilotes du port de Montréal pour l'année 1963.

Q Voulez-vous expliquer à la Commission ce que contient cette liste, en commençant par la colonne de gauche?

R La colonne de gauche indique les noms des pilotes, et suivie de la date des jours de repos qu'ils bénéficient dans chacun des mois indiqués.

Q Et cette liste est préparée quand?

R Avant l'ouverture de la navigation.

Q Et par qui?

R Par le comité qui prépare la liste et qui me l'apporte au bureau pour acceptation.

Q Quand vous parlez du comité, vous référez au comité des pilotes du port de Montréal?

R C'est bien ça, oui.

Q A part ces congés mentionnés à la pièce 720, est-ce que les pilotes du port de Montréal bénéficient d'autres congés?

R Pas à ma connaissance, à moins que ce soit quelque chose de tout à fait spécial, mais il n'y en a pas d'autres.

Q Je vous montre un autre document qui semble émaner de votre bureau. Voulez-vous le décrire, s'il vous plaît?

R Ceci concerne la Corporation des Pilotes du district de Cornwall, et y sont indiqués comme pour les autres documents similaires, les jours de repos des pilotes de ce district.

Q Alors, je voudrais déposer cette pièce sous la cote 721: jours de congé des pilotes de la circonscription de Cornwall?

R C'est bien ça.

Q Pour l'année mil neuf cent soixante-trois (1963). Je crois qu'ici il s'agit de semaines plutôt que de jours?

R C'est ça, oui.

Q A votre connaissance, est-ce que les pilotes de ce district choisissent d'autres périodes de vacances que celles qui sont indiquées à cette pièce-là?

R Non monsieur.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Et qui a préparé cette pièce 721?

R C'est encore le comité qui me l'a apportée après, pour approbation et mise en vigueur.

Q Au meilleur de votre connaissance, est-ce qu'il est déjà arrivé que vous ne donniez pas votre approbation à ces listes de vacances?

R Non.

Q Vous souvenez-vous, lors des dernières audiences, il avait été question du Thors Carrier?

R C'est bien ça, oui.

Q Est-ce que vous avez complété votre enquête dans ce cas-là?

R C'était le cas d'un pilote qui avait été refusé deux fois la même journée. C'est bien ça?

Q C'est ça.

R J'ai fait tout en mon possible pour avoir un rapport des capitaines des navires, et malheureusement, le premier rapport qui a été fait du Thors Carrier laissait un peu à désirer, tel que la chose a été démontrée après; et pour le second, le Sterno, le navire étant déjà parti, c'est l'agent, à qui j'ai demandé un rapport, qui m'a écrit une lettre sur le sujet.

J'ai ensuite questionné le personnel en devoir, et j'ai obtenu de chacun d'eux - ils étaient deux - leur rapport sur la situation, et j'ai fait venir le pilote à mon bureau, je l'ai questionné, et j'ai ensuite présenté mon rapport au surintendant régional qui l'a fait parvenir au département.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Et à quelles conclusions en êtes-vous venu?

R Le département n'a pas cru ce rapport bien définitif et nous a demandé de prolonger l'enquête et d'essayer de trouver des..... des dépositions plus certaines, plus positives des témoins concernés.

Je me suis rendu avec le surintendant régional, l'autre jour, au retour du second navire, le Sterno, et là, nous avons obtenu une déposition du capitaine même, de son premier officier et son officier en radiographie - en téléphonie, et ceci a été envoyé au département il y a quelques jours.

Q Alors, votre enquête n'est pas terminée?

R L'enquête n'est pas terminée, parce que le Thors Carrier que vous avez mentionné tout à l'heure doit revenir dans quelques jours; il est supposé être ici au plus tard le dix (10) octobre.

Q Toujours au mois de juillet, il avait été question de l'expression "reported time" sur la pièce 556, qui est la carte de pilotage?

R Oui.

Q Et, à ce moment-là, il est en preuve que les pilotes entre eux et l'autorité de pilotage même n'étaient pas d'accord sur l'heure qui doit être indiquée à "reported time", soit l'heure à laquelle le pilote doit se rapporter à bord, ou encore soit l'heure à laquelle le navire quitte ..... est-ce qu'il y a eu des discussions à ce sujet?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Oui, j'ai reçu des instructions du surintendant des pilotes, le capitaine Jones, me demandant d'aviser tous les pilotes, autant de Cornwall que du port de Montréal et du district de Montréal, Montréal-Québec, de la façon définitive dont la carte - cette carte de pilotage doit être remplie.

Q Alors, quelle est la façon que vous avez choisie?

R Bien, j'ai envoyé une lettre circulaire à tous les pilotes leur demandant de remplir la carte en donnant toutes les explications voulues. Vous avez mentionné tout à l'heure "ordered time" je leur ai demandé, dans "ordered time", comme le mot "time" était entre parenthèses, de bienvouloir indiquer le temps que le pilote était ordonné pour être sur le navire, et non pas à l'heure que le bureau lui téléphonait.

Q Alors, si un armateur téléphone à deux heures cet après-midi et vous demande un pilote pour cinq heures cet après-midi, dans la case "ordered time", ce serait "cinq heures" qui apparaîtrait?

R C'est bien ça.

Q Et dans la case "reported time", quelle heure avez-vous donné instructions d'insérer?

R En suivant votre exemple, si un armateur demande un pilote pour cinq heures, et que le pilote se rend à bord, disons, quinze minutes d'avance, à quatre heures et quarante-cinq (4:45), c'est bien l'heure de quatre heures et quarante-cinq (4:45) qui devrait apparaître dans la case à "reported time", parce


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

que "time" est encore entre parenthèses. Il démontre à quelle heure il s'est rapporté à bord.

Q Et quelle a été la réaction des pilotes à cette circulaire?

R Bien, la réaction est celle-ci: C'est que je n'ai pas vu la lettre qui a été envoyée par le Comité des Pilotes de Montréal à ses membres, mais je crois que deux jours après la réception de ma lettre circulaire, eux en ont envoyé une autre avisant leurs membres de continuer à remplir leurs cartes de pilotage comme avant. Je n'ai pas vu cette circulaire-là, mais c'est ce qui m'a été répété.

Q Alors, comme avant, ce serait contrairement aux instructions?

R Bien, contrairement aux instructions, je crois que dès le début, il y a eu un peu de malentendu, quand nous sommes allés à Québec expliquer à l'assemblée générale des pilotes la façon de remplir les cartes, c'était nouveau, chacun y allait un peu de son idée, et ça n'a pas été très très bien dans ce temps-là.

Q Cette circulaire ou cette lettre des pilotes, est-ce que vous l'auriez à votre bureau?

R J'en ai, oui, au bureau.

Q Est-ce que vous pourriez l'apporter demain ou à une date subséquente?

R Certainement.

LE PRESIDENT:

Quand vous parlez de lettre circulaire, vous parlez de la lettre circulaire du


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

capitaine Allard au comité des pilotes?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Votre Seigneurie, on vient de me passer la circulaire venant du surveillant du district, monsieur Melanson.

Q C'est bien la circulaire que vous avez fait parvenir?

R C'est ça.

Q Je voudrais la produire sous la cote 722: Circulaire du 30 juillet 1963, adressée par le surveillant du district à tous les pilotes, concernant la façon - ou plutôt la procédure à suivre concernant les heures à être inscrites dans les cartes: "ordered time", "reported time" et "sailing time".

Vous avez mentionné tout à l'heure un document qui aurait émané de l'Association ou de la Corporation des Pilotes, sur le même sujet. Est-ce que vous l'auriez à votre bureau?

R Oui, j'ai entendu répéter que deux jours après, les membres avaient reçu une autre lettre du comité, mais j'ignore le contenu, je ne l'ai pas vue.

Q Votre témoignage a été laissé en plan, lorsque nous parlions du tour de rôle des pilotes de Montréal, du port de Montréal. Je crois que vous avez expliqué comment vous confectionniez la liste.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Maintenant, voulez-vous nous dire exactement, quand ces pilotes-là sont engagés par les Armateurs, il semble exister un malentendu à savoir: Quand les pilotes du fleuve font-ils l'accostage, et quand ceux de Montréal le font-ils? Voulez-vous nous expliquer la division des fonctions entre les pilotes du fleuve et les pilotes du port?

R Tout pilote du fleuve qui remonte le St-Laurent et qui accoste directement à l'arrivée n'a aucun problème: le pilote de la rivière accoste le navire.

Q Alors, le pilote du fleuve qui remonte le St-Laurent, et dont le navire est accosté à Montréal, c'est lui qui fait l'accostage?

R C'est lui qui fait l'accostage, oui.

Q Et si un navire part du quai de Montréal pour descendre le fleuve, qui fait la manoeuvre pour déplaçer le navire du quai?

R C'est le pilote de la rivière.

Q C'est le pilote de la rivière?

R Oui, c'est le même pilote qui rend le navire à destination, à Trois-Rivières.

Q Et le pilote du port de Montréal, lui, que fait-il?

R Le déplacement des navires dans le port.

Q D'un quai à l'autre?

R D'un quai à l'autre.

Q Ou d'un mouillage ?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Ou de l'ancrage au quai, qu'importe.
Q Et lorsqu'un navire sort de la voie maritime et descend jusqu'à Québec, qui prend charge du navire à la sortie de la voie maritime?
R Le pilote de rivière.
Q Si le navire vient accoster à Montréal, qui prend charge du navire?
R Le pilote de rivière, si le navire est en montant.
Q En descendant?
R En descendant, là c'est le pilote du port.
Q Le pilote du port. Alors, les pilotes du fleuve font l'accostage de leur navire lorsque le navire descend le fleuve et va directement à Québec?
R C'est ça.
Q Ils font la manoeuvre lorsque le navire quitte le quai à destination du fleuve?
R C'est ça.
Q Les pilotes du port de Montréal, eux, ne font que les déplacements d'un quai à l'autre ou du mouillage à un quai, et vice versa?
R C'est bien ça.
Q De la sortie de la voie maritime à ce quai, et d'un quai à l'entrée de la voie maritime?
R C'est bien ça.
Q C'est ça?
R Oui.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Voulez-vous maintenant relater à la Commission ce qui s'est passé au moment de la division de la circonscription? Autrefois, c'était une seule et unique circonscription, et les pilotes faisaient le voyage Montréal - Québec?

R C'est bien ça.

Q Voulez-vous nous dire quand la division a eu lieu?

R Je crois que c'est en mil neuf cent cinquante-quatre ou mil neuf cent cinquante-sept (1957) ..... mil neuf cent cinquante-sept (1957), oui.

Q Vous souvenez-vous des pourparlers qui auraient eu lieu entre l'autorité de pilotage et les pilotes, concernant cette division?

R Non.

Q Est-ce que dans vos dossiers il y aurait quelques documents quelconque qui indiquent les raisons de cette division?

R Je dois avoir dans mes dossiers quelque correspondance à ce sujet-là. C'est que préalablement à la division complète des deux sections, dans le même district, on avait une façon d'agir auparavant, qui faisait que le pilote débarquait à Trois-Rivières après un certain nombre d'heures à bord du navire, mais il reprenait son tour à Trois-Rivières, soit pour revenir à Montréal ou retourner à Québec.

Q Et quel était le nombre d'heures?

R C'était: sept heures. Si le voyage entre Québec et Trois-Rivières était de plus que sept


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

heures, le pilote pouvait débarquer. Ca, il pouvait le juger par la vitesse du navire qu'il avait; si c'était moins que sept heures, le pilote était obligé de rester à bord et de continuer à Montréal.

Q Et comment c'est fait le choix des pilotes pour aller dans une division de la circonscription plutôt que dans une autre?

R Je crois que ç'a été discuté à l'Association, de séparer les pilotes dans les deux sections, en se servant de la seniorité, je crois.

Q Vous n'avez rien eu à faire avec ça?

R Non, ce sont les pilotes, je crois, qui l'ont fait eux-mêmes, et qui l'ont proposé au ministère.

Q Et subséquemment à la division du district, est-ce que vous auriez reçu des plaintes au sujet de cette division-là?

R Non monsieur.

Q Soit des pilotes, soit des armateurs?

R Non monsieur.

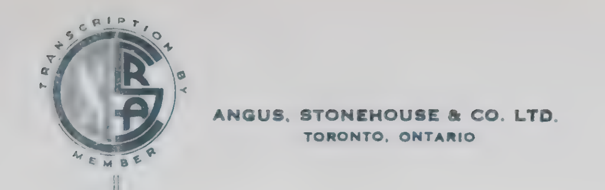
Q Est-ce que vous avez participé à la création du systeme de pilote de port, ici à Montréal?

R Oui monsieur.

Q Voulez-vous nous retraçer ou nous faire l'historique de ça?

R Oui, bien, je crois que les pilotes de port ont pris naissance à la suite de la difficulté que nous avions à trouver des pilotes de la rivière, dans


ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO



le temps, qui faisaient les "mouvages" dans le port de Montréal, les heures étant assez longues, parce que le pilotage se faisait encore de Québec à Montréal, nécessairement, un pilote qui finissait un voyage voulait se reposer avant d'en entreprendre un autre, et comme le trafic était assez lourd, très peu trouvaient le temps de faire un "mouvage" dans le port, et préféraient se reposer plutôt. Alors, ça nous causait, à l'expédition, un paquet de troubles, toujours pour trouver des pilotes pour faire des "mouvages", et c'est de là qu'est venue la formation des pilotes du port de Montréal.

Q Qui avait pris l'initiative de ce mouvement-là?

R Ah bien ça, je crois..... ce sont probablement les pilotes ou le comité des pilotes de Montréal, en pourparlers avec le ministère.

Q Et comment le recrutement de ces nouveaux pilotes s'est-il fait?

R Le ministère a demandé des applications à l'extérieur, et du nombre d'applications reçues, je crois qu'au bureau de la Shipping Federation, nous avons fait la revision des demandes, et sur certaines normes qui ont été établies à l'occasion de cette réunion, un choix a été fait des pilotes du port de Montréal.

Q Vous souvenez-vous des qualifications qu'on demandait à ce moment-là?

R Je crois que, si je me souviens bien, on demandait un capitaine avec expérience ayant eu la


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

commande d'un navire.

Q Un capitaine au long cours ou au cabotage?

R Un capitaine au long cours ou au cabotage, mais...

Q L'un ou l'autre?

R L'un ou l'autre, mais avec expérience comme capitaine.

Q Et est-ce que ces gens ont subi une période d'apprentissage avant d'être considérés pilotes?

R Attendez..... il y en avait trois au début..... il y en avait trois au début que le comité a considéré comme connaissant assez le port de Montréal, et ayant eu assez d'expérience comme capitaine, qu'ils ont commencé immédiatement comme pilote, et les autres ont subi une expérience..... je veux dire: un entraînement.

Q Vous souvenez-vous des conditions qu'on a faites à ces gens qui ont dû subir un entraînement? Est-ce qu'ils étaient payés à ce moment-là?

R Ils étaient payés par la corporation même qui leur donnait un salaire, je crois.

Q La Corporation des Pilotes de Montréal?

R Non, je veux dire: par les pilotes du port eux-mêmes.

Q Par les pilotes du port?

R Oui, à même leur revenu; je crois que c'est ça.

Q Savez-vous quelle a été la durée de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



cette période d'apprentissage?

R Comme c'était des capitaines d'expérience, la période d'apprentissage était de deux ou trois mois, avec un certain stage sur les remorqueurs, dans le port de Montréal. Et, attendez un peu..... je ne sais pas même si la Shipping Federation n'a pas contribué. Je ne me souviens pas si c'est à cette occasion-là que la Shipping Federation n'a pas contribué.

Q Contribué à quoi?

R Au salaire des pilotes à l'entraînement. Je ne sais pas si c'est à cette occasion-là. Il faudrait que je retrace mes dossiers quant à ça.

Q Est-ce que vous avez siégé à l'examen de ces pilotes, de ces gens pour l'obtention de leur brevet de pilote?

R Oui, au début, oui.

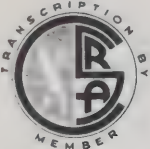
Q Alors, quel genre d'examen ont-ils subi ?

R C'était un examen régulier sur tous les courants dans le port de Montréal, les différents quais, les approches des différents quais.

Q A votre connaissance, est-ce qu'il y a des postulants qui auraient été bloqués - qui avaient bloqué leur examen?

R Il y en a sûrement un, je crois, à qui on a demandé un stage additionnel de préparation. Je crois que ç'a été un mois additionnel, je pense.

Q Au point de vue discipline, voulez-vous indiquer à la Commission la procédure que vous suivez


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

dans les cas de discipline? Vous nous avez donné un exemple ce matin; est-ce que c'est toujours la même procédure que vous suivez?

R Dans les cas de discipline, je demande toujours au pilote concerné de passer à mon bureau s'expliquer.

Q Est-ce qu'il arrive des fois que le pilote se présente à votre bureau mais refuse de répondre à vos questions?

R Non.

Q Ca ne s'est jamais présenté?

R Non. D'abord, je demande un pilote à mon bureau, et si je vois qu'après un certain temps, s'il ne veut pas venir, je peux demander qu'on l'enlève de la liste jusqu'à temps qu'il vienne me voir.

Q Mais qu'il se présente à votre bureau et qu'une fois rendu à votre bureau, qu'il refuse de répondre à vos questions?

R Non.

Q Ca ne s'est jamais présenté?

R Pas à ma connaissance, du moins.

Q Qu'est-ce que vous lui dites quand il se présente?

R Je lui explique les rapports que j'ai reçus, et je lui demande des explications sur ce qui s'est passé.

Q Si vous avez obtenu des versions de l'incident, est-ce que vous lui faites part du dossier complet, de ces versions-là?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Je lui fais part, ni plus ni moins, je le mets au courant de ce dont on l'accuse, et si, nécessairement, pendant sa défense - et si le cas est trouvé très très grave, alors, je prépare un rapport et je le fais parvenir à l'autorité, s'il y a lieu.

Q Et si vous avez en main un rapport d'un capitaine d'un navire - est-ce que ça arrive que vous ayiez en main un rapport d'un capitaine de navire sur la conduite d'un pilote?

R Je ne me souviens pas.

Q La plainte qui vous est faite, est-ce que c'est fait verbalement ou par écrit?

R La plainte.....?

Q Si on vous fait une plainte, - si vous faites enquete, c'est parce qu'il y a eu une plainte?

R Les plaintes que j'ai, c'est surtout des choses internes, ce n'est pas sur lesnavires, c'est surtout dans l'administration interne.

Q Dans l'administration interne?

R Oui. Sur les navires, je n'ai pas de plainte de capitaine.

Q Sauf le cas que vous avez mentionné ce matin?

R Oui, celui-là qui est encore à l'étude.

Q Ces plaintes de régie interne, est-ce qu'elles sont faites par écrit?

R Non, ce sont des plaintes, soit des


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



bureaux de Québec, quand les pilotes vont à Québec, ou du bureau de Trois-Rivi`eres ou du bureau de Montréal, quelques fois.

Q Ca concerne quoi?

R Qu'un pilote n'ait pas répondu à l'appel, qu'il ait manqué son départ, qu'il ne s'est pas présenté, qu'il a retardé un navire à Trois-Rivières pour quatre ou cinq minutes parce qu'il ne s'est pas rendu en temps, ou un navire ayant envoyé un Eta est arrivé quinze ou vingt minutes avant, à cause d'un mauvais calcul ou que le bateau s'est décidé à marcher plus vite que le pilote croyait.

Q En rapport avec la discipline, est-ce que vous avez eu l'occasion d'assister à des enquêtes tenues par un officier du département, dans le cas de sinistres maritimes, abordages, échouements?

R Non.

Q Vous n'avez jamais eu l'occasion?

R Non.

Q Même pas quand il n'y avait pas de surintendant régional, ici?

R Non. Dans ces cas-là, le pilote venait à mon bureau, je lui aidais à la préparation de son rapport que je faisais clavigraphier, et j'envoyais le rapport au ministère, et là, on jugeait s'il y avait lieu de faire enquête.

Q Etes-vous au courant des difficultés se rapportant à des navires dans l'entrée de la rivière St-Charles lorsque la marée est montante?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Non monsieur.

Q Vous n'avez pas eu d'écho de ça ici à Montréal?

R J'en ai entendu parler, le capitaine Catinus m'en a parlé quelques mots, mais je ne suis pas au courant de la question à Québec.

Q Votre Seigneurie, je vais rappeler monsieur Melanson plus tard quand on parlera de Cornwall, quand le surintendant de Cornwall sera ici, parce que monsieur Melanson s'occupe du dispatching des pilotes de Cornwall.

Captain Slocombe:
If I may correct one statement before we get too far away. It was the Shipping Federation who paid the probationary pilots in Montreal Harbour while they were training, in the initial period of the group.

THE WITNESS:
A Thank you very much.

Mr. MARC LALONDE, Q.C.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent.
Could we ask Captain Slocombe which year he refers to? My understanding is the Shipping Federation paid for the first year and the second year the Pilots Corporation paid their own. That will be for 1960. My


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



understanding is they were paid by the Shipping Federation at the rate of $10.00 up to 1959, and in 1959 they were paid by the Corporation of Pilots. I will establish this by evidence later on.

THE CHAIRMAN:
Right.

TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE, c.r. pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Melanson, vous avez produit des listes de congés pour les pilotes de diverses circonscriptions. Est-ce que les pilotes sont sujets à rappel durant ces congés-là?
R En tout temps, s'il venait à y avoir urgence, on peut appeler n'importe quel des pilotes en congé.
Q Et je note, par exemple, que dans le port de Montréal, vous avez approximativement deux jours par semaine, je pense?
R C'est ça, oui.
Q Est-ce que ça arrive effectivement que vous rappelez des pilotes plus souvent?
R Dans le port de Montréal, ça arrive souvent.
Q Dans la circonscription de Cornwall, je note qu'il y a une semaine de vacances entre le vingt-huit (28) juin et le six (6) septembre mil neuf


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



cent soixante-trois (1963). Est-ce que ça représente une semaine par pilote?

R Oui, ça représente une semaine par pilote.

Q En rapport avec la division de la circonscription en deux sections, à Trois-Rivières, vous avez mentionné le cas des navires qui prenaient plus de sept heures. N'est-il pas vrai, en outre, que les navires de lacs qui prenaient des pilotes, des pilotes à Trois-Rivières, justement parce que la règle de ces navires était parce qu'ils prenaient davantage que sept heures?

R Oui, tous ces navires-là prenaient plus que sept heures.

Q Alors, tous les navires de lacs et les navires océaniques prenaient plus que sept heures, ils changeaient de pilote?

R Oui, certainement, tous les navires.

Q Etes-vous sûr qu'il y a eu trois pilotes de port qui ont commencé immédiatement en entrant, sans apprentissage, au début?

R Bien, écoutez, ça remonte en arrière. Il me semble, au début, qu'il y a trois pilotes qui ont commencé presque tout de suite.

Q Cette circulaire du capitaine Jones qui vous a été envoyée, que vous avez reçue, et à la suite de laquelle vous avez envoyé votre propre circulaire, le trente (30) juillet mil neuf cent soixante-trois (1963), à propos de la mention "reported time", est-ce


TRANSCRIPTION BY
MEMBER


ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO



que vous avez déjà eu quelques consultations à ce sujet avec les pilotes ou les comités des pilotes?

R Non.

Q A votre connaissance, est-ce que le capitaine Jones est entré en communication avec les pilotes ou le comité des pilotes?

R Je ne sais pas, je ne pourrais pas dire.

Q Est-ce que c'était le premier avis, depuis l'établissement de ces changements, qui était envoyé - excusez-moi - est-ce que ceci constituait le premier avis d'écrit, envoyé aux pilotes en rapport avec la tenue de ces cartes, depuis l'établissement des nouvelles cartes en décembre - durant l'hiver mil neuf cent soixante et un (1961), soixante-deux ("62)?

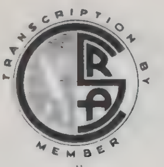
R Je le crois, je crois que c'est le premier avis parce que, comme je l'ai mentionné, c'était à l'assemblée générale des pilotes qu'il se tenait au Château Frontenac à Québec, et nous nous étions rendus, le capitaine Gendron, monsieur Viau et moi, et nous avions expliqué aux pilotes...

Q Et toute cette explication-là avait été faite verbalement?

R C'est ça, à l'assemblée générale.

Q Ces cartes-là, si je ne me trompe pas, sont produites surtout pour fins de statistiques, n'est-ce pas?

R Ces cartes-là sont surtout produites pour d'abord exiger des droits de pilotage.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q C'est entendu.

R Ensuite, on peut se servir des heures indiquées pour faire des statistiques, certainement.

Q Croyez-vous qu'il était avantageux, vous-même, de changer en milieu de saison le mode de compilation pour fins d'en arriver à des statistiques?

R Bien, la question des statistiques, ç'a deux faces. une tenue par les pilotes et l'autre par le département; je crois que même, de la façon précédente à celle que j'ai indiquée sur la circulaire ne change en rien, je crois, à ce que le département calcule dans les heures. C'est une façon différente de procéder, et pour nous, pour nos statistiques, je crois que ça revient à la même chose.

Q Mon confrère vous a posé certaines questions en rapport avec la discipline. Est-ce que dans tous les cas de discipline, avant d'imposer une amende ou une sentence, vous devez référer à Ottawa?

R Certainement.

Q Depuis quand en est-il ainsi?

R Depuis l'an dernier.

Q Et quelle aurait été la raison de cette modification - excusez-moi - je veux vous demander: Savez-vous la raison de cette modification de politique?

R Non, du tout, je l'ignore.

Q Et est-ce que cette modification de politique a été - vous a été..... mentionnée par écrit?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Non, ça n'a pas été mentionné par écrit.

Q Comment vous a-t-on prévenu de ce changement?

R Bien, j'ai appris le changement lorsque j'ai reçu les "by-laws" corrigés, où je me suis aperçu que l'amende que je pouvais imposer, qui était limitée à $40.00, avait été enlevée des règlements.

Q Est-ce que vous avez eu depuis l'occasion de recommander des sanctions contre certains pilotes, par exemple pour absence non motivée et ainsi de suite?

R Oui.

Q Et est-ce que vous receviez des réponsesassez rapides d'Ottawa à ce sujet, au sujet des recommandations que vous faites?

R Bien, l'an dernier, j'ai eu un cas. La réponse n'a pas été très très longue. Et cette année, malheureusement, j'ai eu un autre cas, au mois d'avril, où un pilote a manqué son tour, et je l'ai fait venir à mon bureau, et j'ai fait mon rapport au ministère à la fin d'avril, recommandant une amende, et malheureusement, je n'ai pas eu la réponse encore.

Q Etes-vous au courant - seriez-vous en mesure de témoigner à savoir si les pilotes rencontrent certaines difficultés à circuler aux environs des écluses de St-Lambert, pour embarquer ou débarquer à bord des navires, à l'heure actuelle?

R A l'heure actuelle, je crois que la


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



situation s'est améliorée, mais dernièrement des gardes ont été nommés aux barrières, à la suite de menaces que le "seaway" aurait reçues que des bombes y seraient déposées, et nécessairement, eh bien, ces gardes-là sont là pour faire un travail, et je crois que certains pilotes ont fait une certaine difficulté à s'identifier. Mais à part ça, au début du "seaway", on a eu un peu de difficultés, mais aujourd'hui, ça s'est replacé, à l'exception des gardes qui sont là; mais certains pilotes ont refusé de s'identifier.

Q Et est-ce que - quelle méthode - je voudrais maintenant vous poser certaines questions en rapport avec l'application de la loi sur la Marine Marchande du Canada, à l'effet que tout navire qui prend un pilote doit prendre un pilote breveté s'il désire avoir un pilote à son bord. Quelle surveillance existe-t-il à cet égard, à l'heure actuelle, dans l'administration du pilotage, localement?

R Dans ces cas-là, ce sont surtout les membres du comité qui viennent nous faire rapport qu'un tel navire est passé dans le district et n'a pas pris le pilote.

Q A quel comité référez-vous?

R Actuellement, le comité des pilotes du district de Cornwall.

Q Quand vous parliez de comité, vous parliez de comité des pilotes?

R Comité des pilotes.

Q Est-ce que le ministère a un person-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

nel quelconque d'enquête ou de surveillance, indépendant des rapports que les pilotes pourraient faire à l'occasion?

R ....

Q Supposez par exemple qu'un navire de lac décide d'embarquer un membre supplémentaire, un pilote, et le débarque à la fin du voyage, à la circonscription, il rembarque sur un autre navire, ensuite. Est-ce que vous avez quelque mode de vérification pratique comme celui-ci, à supposer qu'il existe?

R Non monsieur, pas à ma connaissance.

Q Est-ce que récemment, vous avez eu l'occasion de constater qu'une telle pratique semblait exister?

R Oui, dans la circonscription de pilotage de Cornwall, le président, monsieur Peerless est venu voir le capitaine Catinus et lui a fait des représentations que certains navires américains passaient dans le district et se rendaient jusqu'à Montréal avec leur pilote américain à bord.

Q Et est-ce que vous avez eu l'occasion de faire l'enquête à ce sujet-là?

R Je me suis rendu, à la demande du capitaine Catinus, je me suis rendu, il y a quelques jours, un soir qu'un navire américain montait à l'écluse à une heure du matin, et j'ai vu débarquer un homme d'une voiture, d'un taxi, et, en l'apercevant, monsieur Peerless m'a dit: "Tiens, en voici un, c'est Crawford."

Alors, nécessairement, monsieur Crawford s'estprésenté à la barrière, a montré une carte


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

d'identification se montrant comme pilote, et nécessairement, pour lui, le gardien de la barrière, c'était suffisant pour le laisser entrer sur l'écluse. Alors, monsieur Crawford est entré sur l'écluse, il s'est rendu au centre de l'écluse, au mur, sur l'écluse numéro 1, il a déposé sa valise près du mur et a parti faire une marche en attendant que le navire entre.

Alors, monsieur Peerless et moi, nous avons pu nous approcher, et nous avons vu une étiquette apposée sur la valise, qui donnait bien le nom de Crawford sur la valise. C'était bien lui.

Q A bord de quel navire est-il monté?

R Il est monté sur le Arthur Henderson.

Q Est-ce que vous avez eu l'occasion de parler à monsieur Crawford à ce moment-là?

R Non, je ne lui ai pas parlé ce soir-là.

Q Est-ce que vous l'avez vu monter à bord du navire?

R Non.

Q Est-ce que le navire américain en question a pris un pilote canadien?

R Il n'a pas pris de pilote canadien.

Q Est-ce que vous avez eu connaissance d'autres cas où ceci se serait produit?

R Le lendemain midi, il y avait un autre navire aussi, le Léon Frasier qui descendait le St-Laurent. Je me suis rendu dans l'avant-midi à l'écluse, naturellement, encore avec monsieur Peerless,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pour voir débarquer un peu plus tard un autre monsieur avec une valise et un paquet, ce qui m'a paru un paquet de cartes de la rivière, enveloppées. Il s'est présenté à la barrière, le garde lui a ouvert la barrière, il a présenté une carte de "seaway", signée par monsieur L'Heureux, il s'est présenté comme un pilote qui venait chercher un bateau américain.

Q Est-ce qu'il a dit qu'il venait chercher un bateau américain?

R Oui, parce que le garde à la barrière, si quelqu'un se présente comme pilote, il lui demande quel bateau. Alors, là, il lui a dit: "Un bateau américain, le Frasier."

Quand ce monsieur est passé devant moi, j'ai dit: "Vous venez chercher un bateau?" Il m'a répondu: "Oui, un bateau américain." J'ai dit "Comme ça, vous allez le ramener en montant?" Il m'a regardé et il m'a fait signe que oui, sans le dire, mais il m'a fait signe que oui en me regardant, et c'est ce rapport-là que j'ai fait ensuite au capitaine Catinus qui, je crois, l'a fait parvenir au ministère.

Q Savez-vous si dans le passé il y a déjà eu des enquetes faites par le ministère à ce sujet-là?

R Je me souviens d'un certain cas: C'était un canadien, par exemple, qui faisait du pilotage pour une compagnie, et je crois que c'est passé à la Cour.

Q C'est passé à la Cour?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Oui.

Q Vous rappelez-vous de la sentence qui a pu être imposée à cette occasion?

R J'ai entendu parler de la sentence, je crois que c'était: $25.00 et les frais.

Q Est-ce qu'il y aurait possibilité de retraçer une copie de ce jugement, dans le dossier du ministère?

R Bien, je le crois, le ministère doit certainement avoir ça. Moi, je n'en ai pas à mon bureau.

LE PRESIDENT:

Q Ca s'est passé à la Cour ici à Montréal?

R Oui, à Montréal; je crois même que monsieur Brisset était là, justement.

Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada: Votre Seigneurie, j'occupais pour la défense. La Cour avait suggéré une sentence, une amende de $1.00 ou $10.00, et j'ai suggéré que l'amende soit augmentée à $25.00 pour permettre un appel.

LE PRESIDENT:
La cause est-elle allée en Apple?

Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Nous avons finalement décidé de ne pas aller en Appel. C'est un jugement rendu par le juge Legrand, un jugement oral qui portait sur un point principal: Que le capitaine qui avait fait le pilotage n'avait pas signé les articles avant de monter à bord.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Est-ce qu'il avait en fait signé les articles, à un moment donné?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Il ne les avait pas signés.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Pas du tout?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
S'il les avait signés, il n'y aurait pas eu d'offense.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Q Est-ce que vous savez s'il existe à Ottawa du personnel spécialement affecté à cette fin, et dont c'est la responsabilité de faire enquete à cet


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

égard?

R Non, je ne sais pas, monsieur.

Q Vous n'êtes pas au courant?

R Je ne suis pas au courant.

TRANSQUESTIONNE par Me L. LANGLOIS, c.r., pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Monsieur Melanson, toujours au sujet de ces américains qui pilotent les navires, est-ce qu'on n'a pas demandé, à un moment donné, à la Gendarmerie Royale du Canada de faire enquête dans certains cas?

R ..... est-ce que vous voulez parler des deux derniers cas que j'ai mentionnés tout à l'heure?

Q Non, dans d'autres cas.

R Dans d'autres cas, je crois que dans d'autres cas que ceux qu'on a mentionnés tout à l'heure, je crois que la Gendarmerie Royale s'était rendue rencontrer le pilote en question.

Q Est-ce que vous avez eu un rapport?

R Non, je n'ai pas eu d'autres nouvelles de ça.

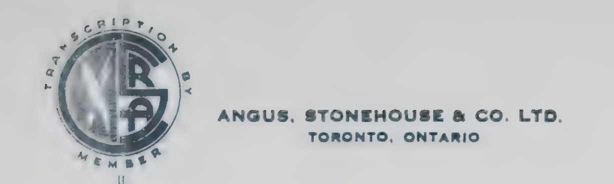
Q Est-ce qu'il y a eu des cas où la Gendarmerie Royale du Canada aurait refusé de faire enquête sur une plainte?

R .....

Q A votre connaissance, toujours?

R Non, non. Dans les deux derniers cas que j'ai mentionnés tout à l'heure, au sujet des navires américains, j'ai communiqué avec la Gendarmerie Royale, et, nécessairement, eux n'ont pas voulu agir


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Je ne sais pas pour quelle raison. Je ne leur ai pas non plus demandé d'agir, mais simplement de nous aider en questionnant le pilote américain, parce qu'on désirait lui demander - j'aurais voulu qu'il lui pose la question: "Est-ce que vous êtes citoyen américain? Vous venez chercher un bateau," mais ils n'ont pas voulu se mêler de ça. Ils ont simplement averti les gardes de ne pas se mêler de ça.

Q Concernant le pilotage par le pilote du fleuve lorsque le navire arrive à Montréal, pour l'amener à quai, qu'est-ce qui arrive lorsque le navire doit entrer avant de se rendre à destination?

R Si c'est un navire montant, avant de passer le cap St-Michel, qui est la dernière station, le pilote sait qu'il doit ancrer, en passant, il peut, soit par radiotéléphone ou encore en donnant certains signaux au cap St-Michel, qui sont transmis immédiatement au bureau de l'expédition, demander d'être relevé à l'ancrage, à la Longue Pointe, et dès que nous avons ces signaux-là, bien même que le navire stationnera cinq minutes ou dix minutes à l'ancre, nous envoyons un pilote pour le remplaçer.

Q Ca, c'est le cas d'un ancrage prévu, mais dans le cas d'un ancrage imprévu, si le maître du havre demandait de s'ancrer?

R Là, on ne peut pas envoyer un pilote du port le relever; c'est le pilote de rivière qui est obligé de l'ancrer, de finir son voyage.

Q Maintenant, vous avez mentionné,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



monsieur Melanson, que vous assistez au comité nommé pour le choix des pilotes du port. En quelle qualité agissez-vous?

R Comme surintendant des pilotes, dans le temps.

Q Comme surintendant des pilotes?

R Dans le temps, oui.

Q Vous faisiez partie du comité?

R C'est ça, oui.

Q Maintenant, il a été question également qu'on relève des pilotes à Trois-Rivières parce que cette règle de sept heures existait. Est-ce qu'il n'est pas exact qu'à l'exception des navires des lacs, ce n'était pas une règle rigide, et c'est le pilote plutôt qui avait une option de demander d'être relevé?

R Nécessairement, si le pilote, sachant qu'il avait pris plus de sept heures de Québec à Trois-Rivières, s'il voulait continuer à Montréal, il ne demandait pas d'être relevé, il ne faisait pas les signaux règlementaires, il continuait.

Q Vous voulez dire que le pilote avait une option de continuer?

R Une option de continuer, c'est ça.

Q Ce n'était pas une règle rigide?

R Non, seulement ceux qui étaient certains de faire plus de sept heures, ils pouvaient débarquer en faisant les signaux règlementaires.

Q Au sujet des périodes de repos, est-ce qu'il existe des périodes de repos durant les-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

quelles le pilote n'est pas susceptible d'être appelé?

R Non monsieur.

Q Pourquoi?

R Parce que..... en cas de besoin, en cas d'urgence, on peut rappeler n'importe quel pilote, on peut le rappeler en devoir.

Q Est-ce que dans ces cas de périodes de repos, est-ce que le pilote doit laisser une adresse ou un numéro de téléphone où il peut être atteint en tout temps?

R Normalement, si la chose arrivait, on appellerait à la maison et je suis certain qu'on pourrait le retraçer, à moins qu'il soit en voyage, et dans ce cas-là, je suis certain que d'autres pilotes travailleraient peut-être un peu plus fort, pour ne pas qu'il y ait arrêt de travail d'aucune façon.

Q Mais il doit tout de même laisser un appel, - l'endroit où il doit être appelé?

R Normalement, oui.

Q Maintenant, j'en arrive à l'enquête sur le cas du pilote qui a été refusé, dont il a été mention au cours de votre témoignage. Vous avez déclaré que vous vous étiez rendu sur le navire faire une enquête, et je voudrais savoir si le pilote était représenté à cette enquête?

R Si le pilote...?

Q Oui, lorsque vous êtes allé questionner les membres de l'équipage?

R Non, nous nous sommes rendus,



le capitaine Catinus et moi-même et une secrétaire, pour demander au capitaine et aux deux officiers concernés de relater simplement les faits qui se sont produits, tels qu'ils se sont produits. Ce n'était pas dans le but d'accuser personne, c'était simplement d'avoir les faits, par eux, de ce qui s'était passé.

Q Et le pilote n'était pas présent, n'était pas représenté?

R Non, le pilote n'était pas présent, non.

Q Maintenant, après avoir demandé au capitaine de relater les faits, est-ce qu'une déposition a été prise de ce qu'il a dit?

R Oui, comme je vous ai dit, la secrétaire était là, qui prenait la déposition, et elle a clavigraphié la déposition que le capitaine a signée, avant que nous débarquions.

Q Est-ce qu'il a signé sous serment?

R Non, il a signé comme une lettre qu'il nous aurait envoyée.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Qu'il plaise à la Commission, je ne veux pas m'objecter indûment, mais c'est une enquête qui n'est pas terminée encore, et mon confrère m'a fait certains reproches lorsque j'ai parlé d'autres enquêtes qui étaient sub judiciae. Alors, j'espère qu'il


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

tient compte de l'importance du témoignage de monsieur Melanson sur cet aspect-là.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Votre Seigneurie, si mon confrère n'avait pas ouvert la porte à cet aspect du problème par ses questions, je pense bien qu'il n'aurait pas eu à poser l'objection qu'il vient de poser. Tout de même, je m'en tiendrai à la façon que l'enquête a été faite. On a parlé de déposition, je veux savoir de quelle façon cette déposition a été prise.

R Voici, j'ai pris le mot "déposition", Nous nous sommes rendus à bord simplement pour demander à chacun de relater les faits comme ils auraient dû nous les rapporter par écrit, normalement, sans qu'on s'en mêle.

Q Est-ce que l'agent était présent lorsque le capitaine a été ainsi questionné?

R Non monsieur.

ADVENANT 1:00 HEURE P.M. LA COUR EST AJOURNEE A 2:30 HEURES P.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le premier jour d'octobre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin.

JEAN MELANCON -
TEMOIGNAGE CONTINUE.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
La Cour serait peut-être intéressée à avoir plus de détails relativement àla plainte dont il a été question ce matin, portée contre un navire qui avait été piloté entre Montréal et Kingston par quelqu'un qui n'est pas un pilote licencié.

J'ai consulté mon dossier durant l'ajournement. L'offense a été commise le neuf (9) juin mil neuf cent soixante (1960), la plainte a


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

été portée le dix-huit (18) octobre mil neuf cent soixante (1960), jugement a été rendu le vingt-trois (23) février mil neuf cent soixante et un (1961), l'amende a été de vingt-six dollars ($26.00) et les frais. Le navire concerné était le Prindoc, et voici, si on me permet un résumé du jugement oral du juge. Je cite mon dossier en anglais:

"After receiving the evidence he was "quite satisfied that Captain Raymond "had in fact rendered pilotage services "on the Prindoc and that as he was not a regular member of the crew he "was not therefore authorized to do "so under the provisions of the Cana- "da Shipping Act governing pilotage "and which reserve to licensed pilots "exclusively the right to render such "services within the limits of a "pilotage district like that between "Montreal and Kingston. He stated "however, that the offence was purely a technical offence in that it would "have been perfectly legitimate for "Captain Raymond to do what he did if "he had signed on the Articles before "boarding the vessel at Montreal and "had signed off after leaving her at Kingston.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

LE PRESIDENT:
Alors, c'est un capitaine canadien?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Un capitaine canadien.

LE PRESIDENT:
Et non pas un américain?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Et non pas un américain, et un navire canacien, un navire des lacs, le Prindoc.

Q Monsieur Melanson, est-ce que depuis cet incident du neuf (9) juin mil neuf cent soixante (1960), on a eu quoi que ce soit à reprocher aux navires des lacs canadiens en regard d'un incident semblable à celui que nous venons de citer?
R Je crois qu'en différentes occasions, j'ai entendu parler que certains navires de la Scott Misener Steamship employaient des capitaines, comme ça, pour faire d'autres parties de la rivière, la partie la plus difficile.
Q Savez-vous si ces capitaines font partie de l'équipage ou signent les articles ou non?
R Non, je ne sais pas, moi, je ne sais pas, non.
Q Mais il n'y a jamais eu d'autres


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

plaintes officielles de logées devant les Cours Criminelles?

R Non, pas devant les Cours Criminelles, non.

Q Depuis mil neuf cent soixante (1960)?

R Non monsieur.

Q A la fin de votre témoignage, monsieur Melanson, vous avez parlé du travail des pilotes portuaires qui relevaient le pilote fluvial à la Longue Pointe quand le navire allait à l'ancre?

R Oui monsieur.

Q Est-ce qu'il s'agit là d'un relèvement qui se fait assez fréquemment?

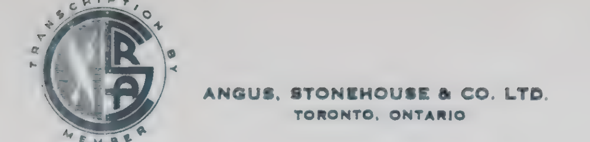
R Pas très souvent, non, seulement à l'occasion.

Q Est-ce que tous les navires qui doivent entrer dans la voie maritime ne doivent pas entrer à la Longue Pointe pour fins d'inspection?

R Normalement, oui. Je crois qu'il y a unedistinction à faire entre ce que j'ai mentionné ce matin et les navires qui entrent dans la voie maritime. J'ai parlé ce matin des navires qui remontent la rivière et accostent parce que le quai n'est pas encore prêt dans le port de Montréal. Il est obligé d'ancrer pour un court espace de temps.

Q En plus du cas que vous venez de mentionner, il y a également le cas d'un navire qui doit entrer dans la voie maritime et subir l'inspection qui se fait à la Longue Pointe?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R C'est ça, oui.

Q Et dans ces cas-là, il y a également relève du pilote à la Longue Pointe, vu que le navire doit aller à l'ancre aux fins de permettre l'inspection?

R Nécessairement,il y a relève de pilote, oui.

Q Vous rappelez-vous, monsieur Melanson, que lors des audiences à Montréal, il a été question de la dispute entre les pilotes du port de Montréal et les pilotes de la voie maritime en regard de navires qui devaient attendre avant d'entrer dans l'écluse numéro 1?

R Oui monsieur.

Q Vous vous rappelez de ce problème?

R Oui monsieur.

Q Lors de l'audience à Montréal, on nous avait dit que le problème avait été soumis à une firme d'experts, je crois, de "surveyors", si je peux me servir de cette expression-là, et d'achitectes maritimes du nom de J.T.R. Campbell Limitée?

R C'est bien ça.

Q Est-ce que le rapport de cette firme a été remis aux autorités compétentes, à votre connaissance?

R Je l'ignore, pas à ma connaissance, je l'ignore complètement.

Q A tout évènement, vous n'avez reçu aucun rapport vous-même au sujet de cette dispute?

R Non, je n'ai reçu aucun rapport à date.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Quelle est la situation à l'heure actuelle?

R La décision qui a été prise dans le temps se maintient pour le temps présent: C'est que le pilote du port qui entre un navire dans la voie maritime reste à bord jusqu'à temps que ce navire vienne en première position pour entrer dans l'écluse. Une fois là, le pilote du port débarque, et c'est le pilote du district de Cornwall qui embarque pour continuer son voyage.

Q En d'autres termes, n'est-ce pas là la procédure qui était suivie dans les années passées?

R Les années précédentes, lorsqu'un navire attachait le long du "lay-by wall", qu'on appelle, le pilote de Cornwall se rendait à n'importe quelle position, et il commençait son voyage.

LE PRESIDENT:

Q N'importe quelle position?

R Soit à la première, deuxième ou troisième.

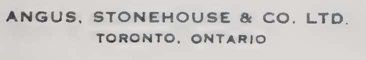
Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Alors qu'aujourd'hui, le pilote de la voie maritime ne prendra le navire que s'il est rendu à la position première?

R A la position première.

Q C'est-à-dire, s'il est le premier à entrer dans l'écluse, en attendant son tour?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER


ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO



R C'est bien ça.
Q Monsieur Melanson, vous nous avez parlé de mesures disciplinaires, et vous nous avez dit que depuis quelque temps, tous les cas étaient référés à l'autorité du pilotage à Ottawa. Voulez-vous nous dire depuis quelle date?
R Si je me souviens bien, c'est depuis mil neuf cent soixante et un (1961), je crois.
Q Depuis la saison de mil neuf cent soixante et un (1961)?
R Je crois, depuis la saison de mil neuf cent soixante et un (1961), oui. Je crois que c'est depuis la saison de mil neuf cent soixante et un (1961).
Q Auparavant, vous aviez l'autorisation d'imposer une amende, dans certains cas?
R Jusqu'à $40.00, oui.
Q Autorisation que vous n'avez plus maintenant?
R Non monsieur.
Q Avez-vous autorité de prendre quelqu' autres mesures disciplinaires?
R .....
Q Vous-même, directement?
R Oui, voici: S'il y a eu quelque infraction, je suis à même de demander à un pilote de venir s'expliquer, et par le fait même, de l'enlever de la liste jusqu'à temps que ce soit fait.
Q Alors, le seule mesure disciplinaire que vous pouvez imposer à date, c'est d'enlever le nom du


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pilote concerné de la liste des affectations?

R C'est ça, oui.

Q Jusqu'à temps qu'une décision soit rendue par les autorités compétentes?

R C'est bien ça.

Q Je voudrais revoir encore, et de façon à ce que nous ayons un exemple démontrant de quelle façon vos enquêtes sont faites, je voudrais, dis-je, revoir avec vous le cas du pilote impliqué en regard du navire Thos Carrier et le navire Sterno. Monsieur Melançon, vous vous rappelez sans doute que l'offense a été commise le six (6) juillet, alors que cette Commission faisait le tour des installations dans la circonscription de Montréal?

R C'est bien ça, et je crois même que nous étions à la station du Cap St-Michel quand nous avons vu le Thors Carrier.

Q C'était le samedi, juillet le six (6), samedi soir.

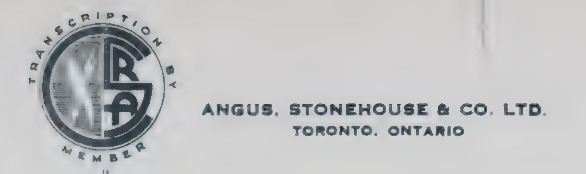
R C'est bien ça.

Q A votre retour au bureau, qu'est-ce que vous avez fait aussitôt que vous avez appris l'incident dont il est ici question?

R A mon retour, je ne suis pas retourné au bureau, j'ai laissé monsieur Smith à l'hôtel, j'avais monsieur Boudreault avec moi, je l'ai reconduit chez lui à Notre-Dame de Grâces, et de là, je suis arrivé chez moi vers dix heures.

Q Quand avez-vous eu la nouvelle pour


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



la première fois de l'incident?

R Quelque temps après mon arrivée chez moi.

Q Le soir du six (6)?

R Le soir du six (6), oui.

Q Quelles mesures avez-vous prises à ce moment-là?

R Là, j'ai demandé à ce qu'on enlève le nom de monsieur (sur l'ordre du président, le nom mentionné par le témoin n'apparaît pas dans la transcription) de sur la liste.

Q Voulez-vous, en rendant votre témoignage, ne pas mentionner le nom de pilote?

R Excusez-moi, je n'y ai pas pensé.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Il serait bon, Votre Seigneurie, de faire enlever le nom.

LE PRESIDENT:
MEME DECISION que nous avons déjà rendue à Québec, pour les mêmes raisons.

LE TEMOIN:
R Le nom m'a échappé, excusez-moi.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Q Alors, vous avez déjà eu l'occasion d'enlever le nom du pilote impliqué, de la liste des


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



assignations?

R C'est bien ça, oui.

Q Le samedi soir?

R Le samedi soir, oui.

Q Et quelles mesures avez-vous prises subséquemment?

R Là, nécessairement, le mardi suivant, son nom a été remis sur la liste en attendant que j'obtienne un rapport de la compagnie concernée, de la compagnie du Sterno ainsi que le rapport du capitaine du Thors Carrier qui à ce moment-là était à Trois-Rivières.

La compagnie représentant le Thors Carrier m'a dit qu'ils avaient reçu un rapport du capitaine, qu'ils ne l'avaient pas trouvé satisfaisant, et comme le navire était arrêté à Trois-Rivières pour compléter sa vargaison, qu'ils avaient demandé au capitaine une autre lettre plus explicative que la première.

Q Alors, le mardi, c'est-à-dire le neuf (9) juillet, vous avez remis le pilote impliqué sur la liste des affectations?

R C'est bien ça, oui.

Q Et à quelle date avez-vous reçu le rapport du capitaine du Thors Carrier?

R Je crois que c'est à la fin de la semaine ou au commencement de l'autre semaine; ç'a pris quelque temps avant que je le reçoive.

Q Je voudrais vous exhiber une lettre ou copie d'une lettre, - malheureusement, Votre Seigneurie, je n'ai pas l'original avec moi aujourd'hui,

mais si le témoin peut l'identifier comme étant semblable à celle qu'il a reçue...

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Votre Seigneurie, je reprends l'objection qui a été faite par mon savant confrère ce matin, que cette affaire est sub judiciae, et quela lettre que mon savant confrère veut faire produire par le témoin est une déclaration qui serait censée faire partie de cette preuve.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Votre Seigneurie, je n'ai pas l'intention de faire le procès du pilote impliqué, nullement mais je veux poursuivre pas à pas quelles ont été les mesures prises par le témoin en sa qualité de surintendant.

LE PRESIDENT:
Alors, le document sera produit simplement pour démontrer la marche des procédures, et non pas son contenu.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Je m'attendais à ce que mon confrère


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me Jacques m'appuie dans cette objection.

Me JEAN BRISSET, c.r.,

pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Alors, monsieur Melanson, la lettre que je vous exhibe est-elle bien une copie du rapport que vous avez officiellement reçu du capitaine du Thors Carrier?

R C'est bien la copie exacte.

Q Alors, voulez-vous la produire comme exhibit 723?

R .....

Q Sur réception de cette lettre, monsieur Melanson, est-ce que vous avez laissé le nom du pilote concerné sur la liste des affectations, ou si vous l'avez enlevé?

R Non, je l'ai laissé sur la liste.

Q Est-ce que vous avez fait venir le pilote, à un moment donné, à votre bureau?

R Oui monsieur.

Q Etait-ce avant la réception de ce rapport ou après?

R Je crois qu'il est venu après.

Q Après?

R Oui, parce que j'étais occupé dans le temps, je suis même allé en dehors de la ville, à Trois-Rivières, et c'est seulement le lundi après que j'ai invité le pilote.

Q Alors, le lundi après, c'est vers le

seize (16) ou le dix-sept (17) juillet?

R C'est bien ça, oui.

Q Vous avez fait demander le pilote au bureau?

R C'est bien ça.

Q Est-ce qu'il s'y est rendu?

R Oui monsieur.

Q Est-ce que vous avez obtenu des explications de lui?

R Je lui ai demandé de me détailler ce qui s'était passé. Alors, il m'a raconté, d'après lui, les faits tels qu'il les voyait.

Q Est-ce qu'à ce moment-là vous aviez reçu un rapport du navire Sterno?

R Du Sterno, non monsieur, je crois que le rapport est venu après. D'ailleurs, c'était un rapport de l'agent seulement, ce que j'ai reçu du Sterno, c'était un rapport de l'agent du navire.

Q Est-ce que le rapport reçu du Sterno, même s'il provenait de l'agent, était à peu près dans les mêmes termes que le rapport du capitaine du Thors Carrier?

R Oui, aussi vague, oui.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Aussi vague?

R Aussi vague, oui. Et c'est pour ça d'ailleurs que nous sommes retournés voir le capitaine du Sterno dernièrement.



Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Et quand êtes-vous retourné voir le capitaine du Sterno?

R Au début..... mardi dernier, je crois, à peu près, de la semaine dernière.

Q Et vous vous proposez de retourner voir le capitaine et les officiers du Thors Carrier, je comprends, au mois d'octobre, lorsque le navire reviendra?

R Le capitaine Catinus et moi nous avons l'intention de nous y rendre.

Q Et dans l'intervalle, aucune mesure disciplinaire par voie d'enlever son nom de la liste des affectations n'a été prise contre le pilote concerné?

R Actuellement, non, parce que ces rapports doivent aller au département qui doit rendre la décision.

Q Maintenant, vous avez parlé des rapports vagues reçus des deux navires, le Thors Carrier et le Sterno. Voulez-vous expliquer ce que vous considérez comme un rapport vague dans le cas d'une accusation que le pilote concerné était sous l'influence de boisson?

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour La Can. Merchant Service Guild:
Est-ce que vous voulez référer à la lettre?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Oui.
R Si vous la lisez, dans le rapport que ..... que le pilote pouvait être sous l'influence de boisson ou très fatigué.
Q Avez-vous interprété les mots "très fatigué" comme figure de style d'un capitaine étranger qui est particulièrement poli?
R ..... peut-être, mais enfin, les mots sont là quand même: Très fatigué.
Q Si les mots "ou très fatigué" n'avaient pas apparu sur le rapport...

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Votre Seigneurie, je m'excuse d'interrompre mon confrère, mais s'il veut faire rendre le jugement par le témoin, qu'on l'institue commissaire enquêteur.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Ma question n'est pas finie.

Le PRESIDENT:
Je comprends, d'après la question, telle que je l'ai entendue, qu'il ne s'agit pas d'un cas particulier.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Je crois qu'au début, on référait spécifiquement à la lettre que Votre Seigneurie a entre ses mains, et on lui demandait s'il s'agissait de terme poli d'un capitaine étranger qui, par excès de politesse, aurait parlé de fatigue lorsqu'il s'agissait d'ébriété.

On demande au témoin de rendre le jugement qui doit être réservé à l'autorité de pilotage, et c'est pourquoi je m'objecte à la question.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Je vais refaire ma question. Si le capitaine, dans son rapport, dit simplement: "Le pilote concerné était en état d'ébriété," est-ce qu'au point de vue de vos enquêtes, vous considérez ces termes comme étant vagues ou suffisamment précis?

R S'il y avait seulement le terme "en état d'ébriété"? C'est ce que vous demandez?

Q Oui.

R Là, le cas serait différent. Là, il y aurait, ni plus ni moins, une accusation directe.

Q Que vous considéreriez...

R Là, ça demanderait...

Q ... suffisamment précise?

R ... plus de réflexion de ma part,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

et peut-être un comportement différent en tenant le nom d'un pilote en dehors de la liste complètement.

Q Dans le cas de l'autre navire, du Sterno, est-ce que vous avez reçu un rapport, éventuellement, du navire, autre que celui de l'agent?

R Non, j'ai seulement reçu une lettre de l'agent.

Q Vous n'avez pas, dans ce cas-là, de lettre du capitaine?

R Pas encore, non. Oui, là, vous vous trouvez à parler du Sterno?

Q Oui.

R Nous sommes allés la semaine dernière, et nous avons une lettre du capitaine et du deuxième officier, lesquels rapports ont été envoyés au département.

Q Avant cette enquête que vous avez faite à bord la semaine dernière, vous n'aviez pas eu de lettre du capitaine? C'est ce que je voulais savoir?

R Non monsieur.

Q Dans le cas d'un rapport fait par un agent, et non pas par le capitaine directement, est-ce que vous attachez, en pratique, de l'importance au rapport fait parl'agent, si l'agent lui-même déclare dans son rapport que le pilote impliqué était en état d'ébriété?

R De la part des agents, je n'ai jamais reçu de telles lettres, mais dans ce cas-ci, dans le cas du Sterno, l'agent relatait un peu ce qui s'était passé, au nom du capitaine. C'est pour ça que nous avons


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

dû retourner à bord voir le capitaine même.

Q Est-ce que vous avez avec vous aujourd'hui la lettre reçue de l'agent du Sterno?

R Non, je l'ai au bureau, je ne l'ai passur moi.

Q Seriez-vous assez aimable de nous la soumettre?

R .....

Q Maintenant, monsieur Melanson, durant, disons, les deux dernières années, avez-vous eu l'occasion, dans votre circonscription, de rayer pour une période assez longue le nom d'un pilote de la liste des affectations, jusqu'à ce qu'une enquête soit terminée?

R Non monsieur.

Q En fait, en pratique?

R Là, vous parlez d'enquête d'un cas semblable?

Q Oui, ou d'offense qui nécessiterait une enquête de votre part?

R Non monsieur.

Q En pratique, et vous basant sur votre expérience des quelques dernières années, pouvez-vous nous dire combien de temps dure une enquête?

R Sur des cas semblables encore?

Q Sur des cas semblables à celui du Thors Carrier?

R C'est très difficile à dire, parce qu'il y en a très très peu, même, je ne me souviens pas de ça.

Q Est-ce que je crois comprendre qu'une enquête comme celle du Thors Carrier qui dure depuis déjà près de trois mois est une enquête qui se poursuit normalement?

R Peut-être pas normalement comme une enquête devrait se poursuivre, mais nécessairement, il faut attendre le retour des navires qui sont au loin, et qu'ils reviennent à Montréal après leur voyage.

Q En d'autres termes, vous n'accepteriez pas, si je comprends bien, le rapport fait par le capitaine du navire autrement que fait en votre présence?

R Difficilement.

Q Ce qui veut dire que si le capitaine ne revenait jamais dans nos eaux, l'enquête n'aboutira à rien?

R Nécessairement.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Votre Seigneurie, c'est au capitaine à faire son rapport.

LE PRESIDENT:
A moins que la preuve puisse être obtenue par d'autres personnes, comme par exemple les chaloupiers.

LE TEMOIN:
R Peut-être.

LE PRESIDENT:
Il peut y avoir certains degrés où c'est clair.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

LE TEMOIN:

R Oui, peut-être, mais à ces degrés-là, je n'en ai pas eu.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Maintenant, monsieur Melanson, laissez-moi vous poser cette question: Est-ce que vous accepteriez comme satisfaisant un extrait du journal de bord officiel du navire relatant les évènements?

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Votre Seigneurie, je crois que mon confrère est en train de faire jouer un rôle à monsieur Melanson qu'il ne joue pas du tout. Monsieur Melanson a témoigné tout à l'heure qu'il ne prend de décisions - qu'il doit soumettre le tout à Ottawa. On lui demande de faire ce qu'on appelle tout simplement un "fact finding investigation," qui est tout simplement pour l'information du ministère, à savoir s'il y a matière à pousser l'enquête plus loin, et monsieur Melanson ne prend aucune décision, il ne fait que faire rapport à l'autorité de pilotage qui en dernier ressort décide si l'enquête doit être poussée plus loin, et mon confrère essaie de faire


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

rendre à monsieur Melanson des décisions qu'il n'est pas de ses fonctions de rendre.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Je crois qu'il est important pour l'Armateur de savoir quel genre de document ou de preuve il doit soumettre au surintendant, pour que ce soit accepté.

LE PRESIDENT:
Continuez. Monsieur Melanson est sur ses gardes, maintenant.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Q Est-ce que vous accepteriez un extrait officiel du journal de bord d'un navire?

LE PRESIDENT:
Q Pour les fins du "fact finding investigation"?

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Je voudrais que mon savant confrère précise ses questions: accepté pourquoi? Dans quel but? Pour transmettre ça à Ottawa?

LE PRESIDENT:



C'est ce que je viens de dire.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
On lui demande: Accepté comme preuve.
Si c'est pour transmettre à Ottawa, très bien, mais que mon confrère s'explique.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Alors, je reviens à ma question: Monsieur Melanson, est-ce que vous accepteriez, auxfins de remplir votre fonction qui sont celles de faire enquête sur un fait particulier, un incident particulier, est-ce que vous accepteriez, pour les fins de cette enquête, le journal de bord d'un navire relatant les faits d'un incident concernant un pilote, et si vous acceptez ce document, est-ce que vous le référerez alors à Ottawa avec votre rapport?

R Justement, dans le cas du Sterno, nous sommes allés la semaine dernière, le capitaine nous a remis un extrait du livre de bord, extrait qui est en norvégien, et que nous avait fait parvenir directement au ministère.

Q Alors, pour les fins des Armateurs, dans des cas semblables, est-ce que je pourrais aviser les Armateurs, dans le cas d'un incident impliquant un pilote, que le capitaine du navire concerné devra faire parvenir à votre bureau soit directement par l'entremise


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

de l'agent une copie certifiée de son journal de bord relatant les évènements?

R Certainement.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Votre Seigneurie, je crois qu'à ce stage-ci, mon confrère aurait dû préciser sa question. S'il veut tout simplement faire transmettre des racontars, que ce soit des extraits du journal de bord ou non, très bien, à Ottawa. Mais s'il veut demander au témoin si c'est une preuve...

LE PRESIDENT:
Je considère que c'est à Ottawa que c'est décidé si l'enquête prouve quelque chose ou non, ou si on doit continuer plus loin, parce que je comprends que ça, c'est une enquête préliminaire qui n'est pas tout à fait régie par les règles de preuve, et qui ne peut pas affecter une décision contre le pilote en question, mais simplement à savoir si une nouvelle enquête doit être faite ou non.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Votre Seigneurie, justement, à ce sujet-là, je ne voudrais pas que mon savant confrère soit sous l'impression que ce soit suffisant comme preuve auprès de l'autorité de pilotage. S'il s'agit d'un capitaine qui ne revient plus au Canada, et qui ne trouve pas que ça vaut la peine de prendre ces positions, faire une déclaration assermentée devant un Juge de Paix lorsqu'il croit avoir une plainte à faire contre un pilote, je ne voudrais pas que mon savant confrère croit que ce soit suffisant qu'il produise son livre de bord.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Mon confrère semble oublier ce que dit la Loi de la Marine Marchande, à l'effet que le journal de bord fait preuve de son contenu prima facie.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je ferai remarquer à mon savant confrère que la loi de la Marine Marchande du Canada ne s'applique qu'aux navires canadiens, et non pas aux navires étrangers qui viennent au Canada.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Melanson, en regard de la pièce 721 qui nous donne une liste de vacances ou de congé des pilotes du port de Montréal, vous nous avez dit que les pilotes sont quand même sujets à appel pendant l'heure du congé, et que ceci arrivait souvent?
R Oui monsieur.
Q Pouvez-vous être plus précis et me dire ce que vous voulez dire par "souvent." Est-ce que ça arrive dans le cas de chaque pilote pour chacune de ses semaines de congé?
R Non, je ne peux pas vous dire que ça arrive dans le cas de chaque pilote, et à quel intervalle non plus que ça arrive, mais seulement, suivant le nombre de déplacements qui se font dans une même journée, ça peut arriver que tous les pilotes en dehors, qui sont en devoir, à part ceux qui sont en congé, peuvent être tellement occupés qu'il y a nécessité pour nous, afin de ne pas retarder un navire, d'avoir des pilotes additionnels, donc nous prenons ceux qui sont en congé, et on leur demande de venir travailler, et ils sont toujours à la disposition du bureau.
Q Et ceci, disons, cette année, est arrivé combien de fois depuis le début de la saison de navigation, que vous avez eu à appeler un pilote en congé pour qu'il se tienne à la disposition?
R Ca, je ne peux pas vous dire combien de fois; ça arrive à l'occasion, mais combien de fois,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



il faudrait que je fasse une vérification.

Q Est-ce que c'est arrivé une seule fois cette année?

R .....

Q Est-ce que c'est arrivé une seule fois? Est-ce que c'est arrivé au moins une fois cette année?

R Ah oui, au moins une fois, oui.

Q Deux fois?

R Je ne peux pas vous dire: deux fois, trois fois, mais c'est arrivé, à l'occasion, quand qu'on en a eu besoin, il y a deux pilotes en congé, 14 qui travaillent, si on a besoin des deux en congé, on les appelle, et ils viennent. Personne ne refuse.

Q Mon savant ami monsieur Lalonde vous a fait dire que les pilotes n'avaient qu'une semaine de congé par année. Je voudrais, si vous me permettez, corriger cette expression et vous suggérer qu'ils n'ont qu'une semaine de congé par saison de navigation?

R .....

Q Vous parliez à ce moment-là des pilotes de Cornwall?

R De Cornwall, oui, durant la saison de navigation, nécessairement, les pilotes de Cornwall, on sait que c'est une saison de navigation, et quand la voie maritime du St-Laurent est fermée, à Cornwall, ils ne travaillent pas, donc, c'est durant la saison de navigation, et ça équivaut à une année. C'est bonnet blanc, blanc bonnet.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Tout de même, il serait plus juste de dire: Une semaine de congé par saison et non pas par année.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Ce ne serait pas plus juste, parce que dans la saison de navigation, il y a trois saisons.

LE TEMOIN:

R Ou encore, pour être plus précis, durant la saison de navigation, du quinze (15) avril au trente (30) novembre.

LE PRESIDENT:

Q Et ils ont une fin de semaine durant ce temps-là?

R C'est ça.

TRANSQUESTIONNE par Me L. LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Monsieur Melanson, tout simplement une question: Vous avez mentionné que le rapport, dans le cas du pilote X qui avait été refusé à deux reprises, ce rapport avait été jugé non satisfaisant. Par qui?

R Par le ministère.

Q Par le ministère?

R . . . .

LE PRESIDENT:

Alors, c'était une preuve de preuve


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

insuffisante acceptée par le représentant local du ministère.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild.
Et rejetée par l'autorité de pilotage.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Qu'il plaise à la Commission, j'ai oublié de toucher un point avec le témoin monsieur Melanson, qui se rapporte au district de Montréal.

Q Il existait, et je crois qu'il existe encore aujourd'hui des pilotes par contrat. Voulez-vous expliquer ça à la Commission, s'il vous plaît?
R Ce n'est pas le district de Montréal, c'est dans le district qui était autrefois St-Laurent-Kingston-Ottawa.
Q Voulez-vous expliquer, s'il vous plaît?
R Lorsque le district de St-Laurent-Kingston-Ottawa a été formé en mil neuf cent trente-quatre (1934), il a été inclus dans le "by-law" qu'une compagnie ayant des pilotes engagés, leurs employés, en définitive, qui étaient formés, qui faisaient partie du fonds de pension de la compagnie, et qui faisaient du pilotage dans ce district de St-Laurent-Kingston-Ottawa, avant la formation du district, le nom de ces sept pilotes ont été inclus dans le "by-law", et ils étaient à même


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

de continuer, quoique licenciés par le ministère, ils ont été à même de continuer les mêmes services pour les mêmes compagnies.

Q Est-ce qu'il y en a encore, de ces gens?

R Deux encore demeurent, seulement, sur les sept du début.

Q Savez-vous quel âge ils auraient, à peu près, aujourd'hui?

R Il y en a un qui a certainement 57 ou 58, tout près de 60; et l'autre peut-être un peu plus vieux. Ce sont deux frères.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

